Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2359**

15. Wahlperiode 14. 01. 2004

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr

A. Problem und Ziel

Das für die Haftung bei Passagier- und Güterschäden in der internationalen Zivilluftfahrt maßgebliche Recht war bisher durch das System des Warschauer Abkommens bestimmt. Mit dem am 4. November 2003 in Kraft getretenen Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) ist dieses Haftungsrecht geändert und auf eine neue Grundlage gestellt worden. Die Europäische Gemeinschaft, in deren Zuständigkeit Teile des Übereinkommens fallen, hat die Ratifikation dieses Übereinkommens durch Ratsbeschluss vom 5. April 2001 beschlossen und ihre Regelungen zur Haftung für Passagierschäden (Personenschäden von Reisenden, Gepäckschäden und Schäden wegen verspäteter Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks) durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 140 vom 30. Mai 2002, S. 2) teilweise ergänzt und in europäisches Recht übernommen, und zwar sowohl für internationale als auch für nationale Luftbeförderungen. Für eine Ratifikation durch die Bundesrepublik Deutschland sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes mit einem Vertragsgesetz geschaffen werden, dessen Entwurf parallel zu diesem Gesetzentwurf eingebracht wird.

Mit diesem Gesetz sollen zum einen ergänzende Durchführungsbestimmungen zum Montrealer Übereinkommen geschaffen werden, soweit das Recht der Europäischen Gemeinschaft sie nicht enthält. Zum anderen soll die nationale luftverkehrsrechtliche Haftung für Passagierschäden, soweit Luftbeförderungen ihr im Hinblick auf die internationalen und europäischen Regelungen noch unterliegen, den durch das Montrealer Übereinkommen gesetzten neuen Standards angeglichen werden.

B. Lösung

Ein Durchführungsgesetz zum Montrealer Übereinkommen enthält die notwendigen ergänzenden Bestimmungen. Die Vorschriften über die Haftung aus dem Beförderungsvertrag und die Versicherungspflicht für Passagierschäden im Luftverkehrsgesetz werden neu gefasst und inhaltlich an das künftig international und auf europäischer Ebene geltende Recht angepasst.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Keiner

E. Sonstige Kosten

Die in dem Gesetz vorgesehenen Haftungsverbesserungen für Fluggäste sowie die Ausweitung der Versicherungspflichten lassen eine Anhebung der Versicherungsprämien für die Luftfrachtführer nicht ausgeschlossen erscheinen, die sich letztlich auch auf die Verbraucherpreise auswirken können.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 14. Januar 2004

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts
> im Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz – MontÜG)

§ 1
Haftung bei Personenschäden

(1) Wird ein Reisender getötet oder körperlich verletzt, bestimmen sich die Person des Ersatzberechtigten, der Gegenstand der Ersatzpflicht sowie die Art der Ersatzleistung in den Fällen des Artikels 17 Abs. 1 des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. … II S. …) (Montrealer Übereinkommen) nach den §§ 35, 36 und 38 des Luftverkehrsgesetzes.

(2) Übersteigen im Falle der Ersatzleistung nach Artikel 17 Abs. 1 des Montrealer Übereinkommens die Entschädigungen, die mehreren Ersatzberechtigten wegen der Tötung oder Körperverletzung eines Reisenden zu leisten sind, insgesamt den in Artikel 21 Abs. 2 des Übereinkommens festgesetzten Betrag und ist eine weitergehende Haftung nach dieser Vorschrift ausgeschlossen, so ist § 45 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes entsprechend anzuwenden.

(3) Sind in den Fällen des Absatzes 1 deutsche Gerichte nach Artikel 33 Abs. 2 des Montrealer Übereinkommens für Klagen zuständig, bestimmt sich die örtliche Zuständigkeit nach § 56 Abs. 3 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes.

§ 2
Haftung bei Güterschäden

Werden Güter zerstört, beschädigt oder gehen sie verloren, bestimmt sich die Art des nach Artikel 18 des Montrealer Übereinkommens zu leistenden Schadensersatzes nach § 429 des Handelsgesetzbuchs.

§ 3
Umrechnung des Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds

Soweit sich aus Artikel 23 Abs. 1 des Montrealer Übereinkommens nicht etwas anderes ergibt, bestimmt sich die Umrechnung der im Montrealer Übereinkommen in Sonderziehungsrechten ausgedrückten Haftungshöchstbeträge für Schäden wegen Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Gütern nach § 431 Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs, für andere Schäden nach § 49b des Luftverkehrsgesetzes.

§ 4
Versicherungspflicht

(1) Unbeschadet der Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1) und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 285 S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 140 S. 2), in der jeweils geltenden Fassung, bestimmt sich die Pflicht des Luftfrachtführers, zur Deckung seiner Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen für die Tötung, die Körperverletzung und die verspätete Beförderung von Reisenden sowie für die Zerstörung, die Beschädigung, den Verlust und die verspätete Beförderung von Reisegepäck eine Haftpflichtversicherung zu unterhalten, nach den §§ 50 und 51 des Luftverkehrsgesetzes sowie den Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung über die Versicherungspflicht des Luftfrachtführers.

(2) Unbeschadet der Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 ist der Luftfrachtführer verpflichtet, zur Deckung seiner Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen für die Zerstörung, die Beschädigung, den Verlust und die verspätete Ablieferung von Gütern während der von ihm geschuldeten oder der von ihm für den vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Luftbeförderung eine Haftpflichtversicherung zu unterhalten.

(3) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten über den Abschluss, die Aufrechterhaltung, den Inhalt, den Umfang und die zulässigen Ausschlüsse der nach Absatz 2 zu unterhaltenden Haftpflichtversicherung, einschließlich der Mindestversicherungssumme, zu regeln.

§ 5
Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 4 Abs. 2 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 4 Abs. 3 eine Haftpflichtversicherung nicht unterhält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für den Güterverkehr.

§ 6
Zeitlicher Anwendungsbereich

Die Vorschriften des Montrealer Übereinkommens sind nur anzuwenden, wenn der Luftbeförderungsvertrag nach dem Zeitpunkt geschlossen wurde, zu dem das Montrealer Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten ist.

Artikel 2

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel … des Gesetzes vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zum Zweiten Abschnitt wie folgt geändert:

   a) Die Angabe zum 2. Unterabschnitt wird wie folgt gefasst:

   „ 2. Unterabschnitt

   Haftung für Personen und Gepäck,
   die im Luftfahrzeug befördert werden;
   Haftung für verspätete Beförderung §§ 44 – 52

   § 44 Anwendungsbereich

   § 45 Haftung für Personenschäden

   § 46 Haftung bei verspäteter Personenbeförderung

   § 47 Haftung für Gepäckschäden

   § 48 Haftung auf Grund sonstigen Rechts

   § 48a Luftbeförderung durch mehrere Luftfrachtführer

   § 48b Haftung des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers

   § 49 Anzuwendende Vorschriften

   § 49a Ausschlussfrist

   § 49b Umrechnung von Rechnungseinheiten

   § 49c Unabdingbarkeit

   § 50 Obligatorische Haftpflichtversicherung

   § 51 Subsidiarität der Versicherung des vertraglichen Luftfrachtführers

   § 52 (weggefallen)“.

   b) Der Angabe zum 3. Unterabschnitt werden folgende Angaben angefügt:

   „§ 53 Haftung für Schäden außerhalb eines militärischen Luftfahrzeugs

   § 54 Haftung für Schäden bei Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug“.

   c) Der Angabe zum 4. Unterabschnitt werden folgende Angaben angefügt:

   „§ 55 Verhältnis zu sozial- und versorgungsrechtlichen Vorschriften

   § 56 Gerichtsstand

   § 57 (weggefallen)“.

2. Der 2. Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts wird wie folgt neu gefasst:

„2. Unterabschnitt
Haftung für Personen und Gepäck, die im Luftfahrzeug befördert werden;
Haftung für verspätete Beförderung

§ 44
Anwendungsbereich

Für die Haftung auf Schadensersatz wegen der Tötung, der Körperverletzung oder der Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes durch einen Unfall, wegen der verspäteten Beförderung eines Fluggastes oder wegen der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung seines Reisegepäcks bei einer aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung sowie für die Versicherung zur Deckung dieser Haftung, gelten die Vorschriften dieses Unterabschnitts, soweit

1. das Abkommen vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts) (RGBl. 1933 II S. 1039) (Warschauer Abkommen) und das Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-2, veröffentlichten bereinigten Fassung,
2. das Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1958 II S. 292),
3. das Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1963 II S. 1160),
4. das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. II S. …) (Montrealer Übereinkommen) und das Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz vom … (BGBl. I S. …),
5. die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG Nr. L 240 S. 1), in der jeweils geltenden Fassung, und
6. die Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 285 S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 (ABl. EG Nr. L 140 S. 2), in der jeweils geltenden Fassung,

nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten.

§ 45
Haftung für Personenschäden

(1) Wird ein Fluggast durch einen Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder gesundheitlich geschädigt, ist der Luft-

frachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten, wenn

1. der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen oder das rechtswidrige und schuldhafte Handeln oder Unterlassen seiner Leute verursacht wurde oder
2. der Schaden ausschließlich durch das rechtswidrige und schuldhafte Handeln oder Unterlassen eines Dritten verursacht wurde.

Der Höchstbetrag nach Satz 1 gilt auch für den Kapitalwert einer als Schadensersatz zu leistenden Rente.

(3) Übersteigen in den Fällen des Absatzes 1 die Entschädigungen, die mehreren Ersatzberechtigten wegen der Tötung, Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes zu leisten sind, insgesamt den Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten und ist eine weitergehende Haftung des Luftfrachtführers nach Absatz 2 ausgeschlossen, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu diesem Betrag steht.

§ 46
Haftung bei verspäteter Personenbeförderung

(1) Wird ein Fluggast verspätet befördert, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Luftfrachtführer und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder solche Maßnahmen nicht treffen konnten.

(2) Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 4 150 Rechnungseinheiten. Dies gilt nicht, wenn der Schaden vom Luftfrachtführer oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde.

§ 47
Haftung für Gepäckschäden

(1) Wird aufgegebenes Reisegepäck, das sich an Bord eines Luftfahrzeugs oder sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befindet, zerstört oder beschädigt oder geht es verloren, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel verursacht wurde.

(2) Wird aufgegebenes Reisegepäck, das sich an Bord eines Luftfahrzeugs oder sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befindet, verspätet befördert, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist ausgeschlossen, wenn der Luftfrachtführer und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder solche Maßnahmen nicht treffen konnten.

(3) Werden nicht aufgegebenes Reisegepäck oder andere Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, zerstört oder beschädigt oder gehen sie verloren, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, wenn der Schaden von dem Luftfrachtführer oder seinen Leuten schuldhaft verursacht wurde. Werden sie verspätet befördert, gilt Absatz 2 entsprechend.

(4) In den Fällen der Absätze 1 bis 3 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 1 000 Rechnungseinheiten. Satz 1 gilt für aufgegebenes Reisegepäck nicht, wenn der Fluggast bei der Übergabe an den Luftfrachtführer den Betrag des Interesses an der Ablieferung am Bestimmungsort angegeben und das für die Haftung für dieses Interesse verlangte Entgelt gezahlt hat. In diesem Fall haftet der Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Betrages, es sei denn, dass dieser höher als das tatsächliche Interesse ist.

(5) Absatz 4 gilt nicht, wenn der Schaden vom Luftfrachtführer oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde.

(6) Ist aufgegebenes Reisegepäck beschädigt oder verspätet befördert worden, können Ansprüche nach den Absätzen 1 oder 2 nur geltend gemacht werden, wenn der Fluggast dem Luftfrachtführer den Schaden unverzüglich nach seiner Entdeckung, bei der Beschädigung von Reisegepäck spätestens binnen sieben Tagen nach der Annahme, bei der verspäteten Beförderung von Reisegepäck spätestens binnen 21 Tagen, nachdem das Reisegepäck dem Fluggast zur Verfügung gestellt worden ist, schriftlich anzeigt. Dies gilt nicht, wenn der Luftfrachtführer arglistig gehandelt hat. Für die Einhaltung der Frist ist die Übergabe der Anzeige oder ihre Absendung maßgeblich. Nimmt der Fluggast aufgegebenes Reisegepäck vorbehaltlos an, so begründet dies die Vermutung, dass es unbeschädigt abgeliefert worden ist.

(7) Ist aufgegebenes Reisegepäck verloren gegangen, können Ansprüche nach Absatz 1 nur geltend gemacht werden, wenn der Luftfrachtführer den Verlust anerkannt hat oder 21 Tage seit dem Tag vergangen sind, an dem das Reisegepäck hätte eintreffen sollen.

§ 48
Haftung auf Grund sonstigen Rechts

(1) Ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, kann gegen den Luftfrachtführer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Unterabschnitt vorgesehen sind.

(2) Die gesetzlichen Vorschriften, nach denen andere Personen für den Schaden haften, bleiben unberührt. Haben die Leute des Luftfrachtführers in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt, können sie sich jedoch auf die Voraussetzungen und Beschränkungen dieses Unterabschnitts berufen.

(3) Soweit die in diesem Unterabschnitt bestimmten Beträge die Haftung des Luftfrachtführers und seiner Leute begrenzen, darf der Gesamtbetrag, der von ihnen als Schadensersatz zu leisten ist, diese Beträge nicht überschreiten.

§ 48a
Luftbeförderung durch mehrere Luftfrachtführer

(1) Wird die Luftbeförderung nacheinander durch mehrere Luftfrachtführer ausgeführt und wird dabei ein Fluggast getötet, körperlich verletzt, gesundheitlich geschädigt oder verspätet befördert, ist nur der Luftfrachtführer zum Schadensersatz verpflichtet, der die Luftbeförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf der Unfall oder die Verspätung eingetreten ist. Dies gilt nicht, wenn der erste Luftfrachtführer die Haftung für die gesamte Luftbeförderung übernommen hat.

(2) Wird bei einer Luftbeförderung nach Absatz 1 Reisegepäck zerstört oder beschädigt, geht es verloren oder wird es verspätet befördert, sind der erste, der letzte und derjenige Luftfrachtführer zum Schadensersatz verpflichtet, der die Luftbeförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf die Zerstörung, die Beschädigung, der Verlust erfolgt oder die Verspätung eingetreten ist. Diese Luftfrachtführer haften als Gesamtschuldner.

§ 48b
Haftung des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers

(1) Wer eine Luftbeförderung, zu der sich ein anderer verpflichtet hat, mit dessen Einverständnis ausführt (ausführender Luftfrachtführer), haftet neben dem anderen (vertraglicher Luftfrachtführer) nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts. Das Vorliegen des Einverständnisses wird vermutet. Der vertragliche und der ausführende Luftfrachtführer haften als Gesamtschuldner.

(2) Führt der ausführende Luftfrachtführer die Luftbeförderung nur auf einer Teilstrecke aus, haftet er nur für Schäden, die auf dieser Teilstrecke entstehen.

(3) Die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Luftfrachtführers und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute gelten als solche des vertraglichen Luftfrachtführers. Die Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute gelten als solche des ausführenden Luftfrachtführers, soweit sie sich auf die von ihm ausgeführte Luftbeförderung beziehen. Er haftet für diese Handlungen und Unterlassungen in jedem Fall nur bis zu den Beträgen der §§ 45 bis 47. Eine Vereinbarung über die Übernahme von Verpflichtungen, die in den Vorschriften dieses Unterabschnitts nicht vorgesehen sind, ein Verzicht auf die in diesen Vorschriften begründeten Rechte sowie Erklärungen eines Interesses nach § 47 Abs. 4 Satz 2 wirken nicht gegen den ausführenden Luftfrachtführer, es sei denn, dass er zugestimmt hat.

(4) Die Schadensanzeige nach § 47 Abs. 6 kann sowohl gegenüber dem vertraglichen als auch gegenüber dem ausführenden Luftfrachtführer mit Wirkung gegen den jeweils anderen erklärt werden.

(5) Soweit der ausführende Luftfrachtführer die Luftbeförderung vorgenommen hat, gilt wegen der Haftung der Leute des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers § 48 Abs. 2 entsprechend; maßgeblich sind dabei die Voraussetzungen und Beschränkungen, die für den Luftfrachtführer gelten, zu dessen Leuten sie gehören.

(6) Für die Beträge, die der vertragliche Luftfrachtführer und seine Leute sowie der ausführende Luftfrachtführer und seine Leute als Schadensersatz zu leisten haben, gilt § 48 Abs. 3 entsprechend. Der Gesamtbetrag, der von ihnen als Schadensersatz zu leisten ist, darf den höchsten Betrag nicht überschreiten, den einer von ihnen zu leisten verpflichtet ist. Jeder von ihnen haftet jedoch nur bis zu dem für ihn geltenden Höchstbetrag.

§ 49
Anzuwendende Vorschriften

Für die Haftung nach diesem Unterabschnitt sind im Übrigen die Vorschriften der §§ 34 bis 36 und 38 anzuwenden.

§ 49a
Ausschlussfrist

Die Klage auf Schadensersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist, an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Luftbeförderung abgebrochen worden ist.

§ 49b
Umrechnung von Rechnungseinheiten

Die in den §§ 45 bis 47 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro nach dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht zum Zeitpunkt der Zahlung oder, wenn der Anspruch Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens ist, zum Zeitpunkt der die Tatsacheninstanz abschließenden Entscheidung umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 49c
Unabdingbarkeit

(1) Im Falle einer entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Luftbeförderung darf die Haftung des Luftfrachtführers nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts im Voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden.

(2) Eine Vereinbarung, die der Vorschrift des Absatzes 1 zuwider getroffen wird, ist nichtig. Ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des gesamten Vertrages zur Folge.

§ 50
Obligatorische Haftpflichtversicherung

(1) Der Luftfrachtführer ist verpflichtet, zur Deckung seiner Haftung auf Schadensersatz wegen der in § 44 genannten Schäden während der von ihm geschuldeten oder der von ihm für den vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Luftbeförderung eine Haftpflichtversicherung in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe zu unterhalten. Satz 1 gilt nicht, wenn die Bundesrepublik Deutschland Luftfrachtführer ist. Ist ein Land Luftfrachtführer, gilt Satz 1 nur für Luftbeförderungen, auf die das Montrealer Übereinkommen anwendbar ist.

(2) Für die nach Absatz 1 abzuschließende Haftpflichtversicherung gelten die besonderen Vorschriften für die Pflichtversicherung des Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

§ 51
Subsidiarität der Versicherung des vertraglichen Luftfrachtführers

Führt ein ausführender Luftfrachtführer eine Luftbeförderung für einen vertraglichen Luftfrachtführer aus, besteht eine Pflicht zur Unterhaltung einer Haftpflichtversicherung für den vertraglichen Luftfrachtführer nur, soweit

1. der ausführende Luftfrachtführer keine dem § 50 entsprechende Haftpflichtversicherung bei einem in Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Versicherer abgeschlossen hat oder
2. seine Haftung über die Haftung des ausführenden Luftfrachtführers hinausgeht.“

3. § 53 erhält folgende Überschrift: „§ 53 Haftung für Schäden außerhalb eines militärischen Luftfahrzeugs“.
4. § 54 wird wie folgt gefasst:

„§ 54
Haftung für Schäden bei Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug

(1) Wird bei der Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug durch einen Unfall jemand getötet, sein Körper verletzt oder seine Gesundheit geschädigt, ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Er haftet für jede beförderte Person nur bis zu einem Betrag von 600 000 Euro, wenn

1. der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen oder das rechtswidrige und schuldhafte Handeln oder Unterlassen seiner Leute verursacht wurde oder
2. der Schaden ausschließlich durch das rechtswidrige und schuldhafte Handeln oder Unterlassen eines Dritten verursacht wurde.

(2) Werden bei der Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug Reisegepäck oder andere Sachen, die der Beförderte an sich trägt oder mit sich führt, durch einen Unfall zerstört oder beschädigt, ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Haftung ist für jeden Beförderten auf einen Höchstbetrag von 1 700 Euro beschränkt, es sei denn, der Schaden ist von dem Halter oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden.

(3) Die §§ 40 und 45 Abs. 3 sowie die §§ 48 und 49 sind entsprechend anzuwenden.

(4) Die Haftung darf im Voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden.“

5. § 55 wird wie folgt geändert:
   a) § 55 erhält folgende Überschrift: „§ 55 Verhältnis zu sozial- und versorgungsrechtlichen Vorschriften“.
   b) In Satz 1 werden die Wörter „der Reichsversicherungsordnung“ durch die Wörter „des Siebten Buches Sozialgesetzbuch“ ersetzt.
6. § 56 wird wie folgt geändert:
   a) § 56 erhält folgende Überschrift: „§ 56 Gerichtsstand“.
   b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

      „(2) Für Klagen, die auf Grund der §§ 45 bis 47 erhoben werden, ist außerdem das Gericht des Bestimmungsorts zuständig. Im Fall des § 48b kann die Klage gegen den ausführenden Luftfrachtführer auch in dem Gerichtsstand des vertraglichen Luftfrachtführers und die Klage gegen den vertraglichen Luftfrachtführer auch in dem Gerichtsstand des ausführenden Luftfrachtführers erhoben werden.“
   c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

      „(3) Ist auf die Luftbeförderung eine der in § 44 Nr. 1 bis 4 genannten Übereinkünfte anzuwenden, bestimmt sich der Gerichtsstand nach dieser Übereinkunft. Sind deutsche Gerichte nach Artikel 33 Abs. 2 des Montrealer Übereinkommens zuständig, ist für Klagen auf Ersatz des Schadens, der durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden entstanden ist, das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk der Reisende zum Zeitpunkt des Unfalls seinen Wohnsitz hatte.“
7. § 58 wird wie folgt geändert:
   a) Am Ende von Absatz 1 Nr. 14 wird der Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt und folgende Nummer 15 angefügt:

      „15. entgegen § 50 Abs. 1 Satz 1 als vertraglicher Luftfrachtführer während der Ausführung der geschuldeten Luftbeförderung durch einen ausführenden Luftfrachtführer eine Haftpflichtversicherung nicht unterhält.“
   b) In Absatz 2 wird die Angabe „und 14“ durch die Angabe „, 14 und 15“ ersetzt.
8. In § 63 werden am Ende von Nummer 1 die Wörter „und für Ordnungswidrigkeiten nach § 58 Abs.1 Nr. 15,“ eingefügt.
9. Nach § 71 wird folgender § 72 angefügt:

„§ 72

(1) Die durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BGBl. I S. …) geänderten Vorschriften des 2. Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts und des § 56 gelten nicht, wenn der Vertrag, aus dem die Luftbeförderung geschuldet wird, vor seinem Inkrafttreten geschlossen wurde.

(2) § 54 in der durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (BGBl. I S. …) geänderten Fassung gilt nicht, wenn sich der Unfall vor seinem Inkrafttreten ereignet hat.“

Artikel 3

Änderung anderer Gesetze

(1) Das Bürgerliche Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42), zuletzt geändert durch Artikel … des Gesetzes vom … (BGBl. I S. …) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
   a) Die Angabe zu § 828 wird wie folgt gefasst:
      „§ 828 Minderjährige“.
   b) Die Angabe zu § 2101 wird wie folgt gefasst:
      „§ 2101 Noch nicht gezeugter Nacherbe“.
2. Die Überschrift des § 828 wird wie folgt gefasst:
   „§ 828 Minderjährige“.
3. Die Überschrift des § 2101 wird wie folgt gefasst:
   „§ 2101 Noch nicht gezeugter Nacherbe“.

(2) In § 98 Abs. 2 des Gesetzes über Rechte an Luftfahrzeugen, in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 403-9, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 Abs. 13 des Gesetzes vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138) geändert worden ist, wird die Angabe „439 Abs. 2“ durch die Angabe „442 Abs. 2“ ersetzt.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Artikel 3 dieses Gesetzes tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Im Übrigen tritt das Gesetz an dem Tag in Kraft, an dem das Montrealer Übereinkommen nach seinem Artikel 53 Abs. 6 oder Abs. 7 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. Das Bundesministerium der Justiz gibt den Tag, an dem das Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt.

Begründung

A. Allgemeines

I. Ziel der Regelung

Mit diesem Gesetz sollen notwendige Durchführungsbestimmungen für die Haftung wegen Passagier- und Güterschäden bei internationalen Luftbeförderungen nach dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) und für die hiernach von den Vertragsstaaten einzuführende Pflicht zur Versicherung dieser Haftung geschaffen werden, soweit sie sich nicht bereits aus dem Recht der Europäischen Gemeinschaft ergeben. Durch Änderungen des Luftverkehrsgesetzes soll zugleich die Passagierschadenshaftung im Luftverkehr umfassend harmonisiert werden: In den von dem Warschauer Abkommenssystem, dem Montrealer Übereinkommen und den EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 nicht erfassten Bereichen werden die nationalen Vorschriften zur Passagierschadenshaftung im Luftverkehr inhaltlich an den neuen Haftungs- und Versicherungsstandard des Montrealer Übereinkommens und seines Durchführungsrechts angepasst.

II. Notwendigkeit einer Regelung

Das Montrealer Übereinkommen (im Folgenden: MÜ) modernisiert die bisher durch das Warschauer Abkommensystem geregelte Haftung des Luftfrachtführers für Passagierschäden und Güterschäden im internationalen Luftverkehr. Nach Hinterlegung der 30. Ratifikationsurkunde ist es am 4. November 2003 für seine Vertragsstaaten in Kraft getreten. Die Regelungen des Montrealer Übereinkommens berühren teilweise Zuständigkeiten der Europäischen Gemeinschaft und teilweise Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten. Die Europäische Gemeinschaft, die Bundesrepublik Deutschland sowie alle anderen Mitgliedstaaten haben das Montrealer Übereinkommen unterzeichnet. Das Montrealer Übereinkommen wird von ihnen ratifiziert, um ein einheitliches Haftungsregime zeitgleich in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft in Kraft zu setzen. Das deutsche Vertragsgesetz wird zeitgleich mit diesem Gesetz vorgelegt. Die Europäische Gemeinschaft hat dem Montrealer Übereinkommen mit Beschluss des Rates vom 5. April 2001 zugestimmt (ABl. EG Nr. L 194 vom 18. Juli 2001, S. 38). Parallel zu diesem Ratifikationsverfahren durch die Europäische Gemeinschaft wurden die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S. 1 – im Folgenden: EG-Verordnung Nr. 2027/97) geändert (Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, ABl. EG Nr. L 140 vom 30. Mai 2002, S. 2 – im Folgenden: EG-Verordnung Nr. 889/2002). Durch diese Änderung wird eine dem Standard des Montrealer Übereinkommens entsprechende Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für Passagierschäden begründet, die unabhängig davon besteht, ob die betroffene Luftbeförderung zwischen zwei Vertragsstaaten des Übereinkommens durchgeführt wurde oder durchgeführt werden sollte.

1. Die Regelungen des Montrealer Übereinkommens bedürfen indes in einigen Bereichen ergänzender Durchführungsbestimmungen. Sie sind teilweise in den EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 enthalten. Teilweise werden sie aber auch von diesen nicht aufgegriffen und obliegen daher weiterhin dem nationalen Gesetzgeber.

   Da sich die Anwendungsbereiche des Montrealer Übereinkommens und der genannten EG-Verordnungen nicht decken, ist für das dem nationalen Gesetzgeber verbleibende Durchführungsrecht zwischen den Fällen zu unterscheiden, in denen zwar das Montrealer Übereinkommen, nicht aber die EG-Verordnungen anwendbar sind (unter Buchstabe a) und den Fällen, in denen sowohl das Montrealer Übereinkommen als auch die EG-Verordnungen anwendbar sind (unter Buchstabe b):

   – Das Montrealer Übereinkommen ist bei internationalen – gewerblichen oder entgeltlichen – Luftbeförderungen zwischen Vertragsstaaten des Übereinkommens anwendbar. Es regelt die Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensersatz bei Passagier- (Personen-, Gepäck- und Verspätungsschäden) und Güterschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust und Verspätung) und gibt den Vertragsstaaten auf, eine Versicherungspflicht hierfür einzuführen.

   – Die EG-Verordnungen sind anwendbar, wenn die Luftbeförderung durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erfolgt, d. h. durch einen Luftfrachtführer, der eine EG-Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 hat (Artikel 3 Abs. 1 i. V. m. Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002). Eine solche Betriebsgenehmigung erhalten nach Artikel 1 Abs. 2 und Artikel 4 Abs. 1 und 2 der EG-Verordnung Nr. 2407/92 nur solche Luftfrachtführer, die

     – in einem Mitgliedstaat ansässig sind (Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe a),

     – sich zumindest mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen befinden und von diesen tatsächlich kontrolliert werden (Artikel 4 Abs. 2),

     – Luftverkehr gewerblich (Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe b) und

     – als Haupttätigkeit betreiben (Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe b) und

     – die Luftbeförderung nicht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb, nicht mit Ultraleichtflugzeugen und nicht als Rundflug vornehmen (Artikel 1 Abs. 2).

Die EG-Verordnungen regeln die Haftung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf Schadensersatz für Personen- und Gepäckschäden (Artikel 3 Abs. 1 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. F. d. EG-Verordnung Nr. 889/2002 i. V. m. dem Montrealer Übereinkommen) sowie jedenfalls die Versicherungspflicht zur Deckung unfallbedingter Personen-, Gepäck- und Güterschäden (Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 i. V. m. Artikel 3 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002).

a) Sind hiernach zwar das Montrealer Übereinkommen, nicht aber die genannten EG-Verordnungen anwendbar, und sind daher notwendige Durchführungsbestimmungen dem EG-Recht nicht zu entnehmen, muss der nationale Gesetzgeber ergänzend eingreifen. Dies betrifft solche gewerblichen oder entgeltlichen Luftbeförderungen zwischen Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens, deren Luftfrachtführer nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – wie oben dargestellt – sind. Hierzu zählen insbesondere Flugpauschalreiseveranstalter, die geschuldete Luftbeförderungen jedenfalls im Allgemeinen nicht selbst ausführen (vertraglicher Luftfrachtführer), sondern durch einen anderen (ausführender Luftfrachtführer) ausführen lassen. Ihre Haftung richtet sich nach Artikel 39 ff. MÜ und für ihre Versicherungspflicht ist Artikel 50 MÜ maßgeblich. Mangels Luftverkehr als Haupttätigkeit haben sie aber keine EG-Betriebsgenehmigung und sind daher nicht als Luftfrachtführer der Gemeinschaft den Regelungen der EG-Verordnungen Nr. 2407/92, 2027/97 und 889/2002 – etwa der Versicherungspflicht nach Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 – unterworfen. Vor allem um hier keine Schutzlücken entstehen zu lassen, hat auch die Europäische Gemeinschaft schon durch eine Gemeinsame Erklärung von Rat und Kommission vom 19. Dezember 2001 (wiedergegeben in der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament gemäß Artikel 251 Abs. 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag vom 10. Januar 2002 – SEK (2001) 1946; 2000/0145 (COD)) festgestellt, dass es im Hinblick auf die von der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 nicht erfassten Luftfrachtführer „wünschenswert sei, dass die Mitgliedstaaten durch die Umsetzung des Montrealer Übereinkommens geeignete Maßnahmen treffen, um ein gleichwertiges Schutzniveau für die Fluggäste, insbesondere hinsichtlich der Haftung, zu gewährleisten."

b) Sind hiernach zwar sowohl das Montrealer Übereinkommen als auch die genannten EG-Verordnungen anwendbar, so fehlt es gleichwohl an notwendigen Bestimmungen zur Durchführung des Montrealer Übereinkommens. Beide Regelungswerke enthalten etwa keine Vorschriften darüber, wer – namentlich im Fall der Tötung eines Fluggastes – schadensersatzberechtigt ist und welchen Umfang Schadensersatzansprüche haben. Auch verpflichtet das Montrealer Übereinkommen (Artikel 50) die Vertragsstaaten dazu, eine Versicherungspflicht für ihre Luftfrachtführer zur Deckung ihrer Haftung nach dem Übereinkommen einzuführen. Dies ist durch Artikel 7 der EG-Verordnung Nr. 2407/92 und Artikel 3 Abs. 2 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 nur dem Grundsatz nach, offenbar nur für unfallbedingte Schäden und damit insbesondere nicht für Verspätungsschäden – die regelmäßig nicht unfallbedingt sind – erfolgt. Hier muss der nationale Gesetzgeber ergänzend eingreifen, der das Haftungssystem des Montrealer Übereinkommens so in die Systematik des nationalen Schadensersatzrechts einfügen kann. Der 18. Erwägungsgrund der EG-Verordnung Nr. 889/02, wonach es in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt, „weitere Vorschriften zur Umsetzung des Montrealer Übereinkommens zu erlassen", stellt dies bereits klar.

2. Wie gesehen, erfasst das Montrealer Übereinkommen nur internationale, gewerbliche oder entgeltliche Luftbeförderungen zwischen Vertragsstaaten. Außerhalb dieses Anwendungsbereiches stellt sich die Frage, ob die nationale luftverkehrsrechtliche Passagier- und Güterschadenshaftung dem durch das Montrealer Übereinkommen und dessen Durchführungsrecht gesetzten Haftungs- und Versicherungsstandard angepasst werden soll. Dafür ist zwischen solchen Luftbeförderungen zu unterscheiden, auf die das EG-Recht, d. h. die Bestimmungen der EG-Verordnungen Nr. 2407/92, 2027/97 und 889/2002, nicht anwendbar sind, und solchen Luftbeförderungen, auf die es zwar anwendbar ist, aber im Hinblick auf den Standard des Montrealer Übereinkommens und seines Durchführungsrechts Regelungslücken enthält:

   a) Ist auf die Luftbeförderung nicht nur das Montrealer Übereinkommen, sondern auch das EG-Recht nicht anwendbar, weil ihr Luftfrachtführer nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 – wie unter 1) erläutert – ist, ist für die Frage, ob und inwieweit das nationale Recht die Lücken schließen und die nationalen luftverkehrsrechtlichen Haftungsregelungen im Rahmen des ihnen verbliebenen Anwendungsbereichs dem neuen Standard angepasst werden sollte, zwischen solchen Luftbeförderungen zu unterscheiden, deren Haftung weiterhin dem Warschauer Abkommenssystem unterfällt und solchen, deren Haftung ausschließlich nationalem Recht unterliegt:

      aa) Soweit weiterhin das Warschauer Abkommenssystem anwendbar ist, weil es sich um eine gewerbliche oder entgeltliche Luftbeförderung zwischen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens (im Folgenden: WA) handelt, kann das nationale Recht nur insoweit ergänzend eingreifen, als das Warschauer Abkommenssystem eine Regelungslücke enthält. Dies betrifft etwa die Versicherungspflicht zur Deckung der Passagierschadenshaftung nach dem Warschauer Abkommenssystem, soweit das EG-Recht nicht anwendbar ist (z. B. bei Luftbeförderungen zwischen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens durch einen Flugpauschalreiseveranstalter, der nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist). Soweit hingegen das Warschauer Abkommen anwendbar ist und den Haftungsmaßstab vorgibt,

muss es bei seinem – inzwischen überholten – Haftungsstandard verbleiben.

bb) Unterliegt die Haftung ausschließlich nationalem Recht, weil es sich nicht um eine Luftbeförderung zwischen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens oder des Montrealer Übereinkommens handelt oder weil es sich um eine nicht gewerbliche und nicht entgeltliche Beförderung handelt und weil der Luftfrachtführer nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 ist (z. B. bei nationalen Luftbeförderungen durch einen Flugpauschalreiseveranstalter, der nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist), ist das nationale Recht in der Entscheidung über die Anpassung an die neuen Haftungsstandards frei.

Um keine Schutzlücken entstehen zu lassen, erscheint es jedenfalls für die luftverkehrsrechtliche Passagierschadenshaftung (Personen-, Gepäck-, Verspätungsschäden) erforderlich, die mangels Anwendbarkeit des EG-Rechts verbleibenden Regelungslücken im nationalen Haftungsrecht zu schließen, es dem neuen Standard anzupassen und für die gesamte Luftbeförderung von Personen ein möglichst einheitliches Haftungs- und Versicherungsregime zu haben, das von der konkreten Beförderung und der Person des Luftfrachtführers weitgehend unabhängig ist. Hierzu enthält dieser Gesetzentwurf die erforderlichen Regelungen.

Was die Haftung des Luftfrachtführers für Güterschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust, Verspätung) anbelangt, so beschränkt sich der Gesetzentwurf auf die notwendigen Ausführungsregelungen, insbesondere zu Artikel 50 des Montrealer Übereinkommens über die Versicherungspflicht des Luftfrachtführers. Eine Harmonisierung des in den §§ 407 ff. des Handelsgesetzbuchs verankerten Transportrechts mit den Vorschriften des Montrealer Übereinkommens soll dagegen nicht erfolgen. Denn die genannten Vorschriften gelten nicht nur für eine Beförderung mit Luftfahrzeugen, sondern auch für eine Beförderung zu Lande oder auf Binnengewässern (§ 407 Abs. 3 Nr. 2 HGB). Eine abweichende Regelung der Luftbeförderung würde diese durch das Transportrechtsreformgesetz vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) erreichte Vereinheitlichung des innerstaatlichen Transportrechts wieder in Frage stellen. Es soll daher bei der im Jahre 1998 getroffenen gesetzgeberischen Entscheidung bleiben, im Interesse größtmöglicher Rechtsvereinheitlichung und zur Vermeidung innerstaatlicher Sonderregelungen auf dem Gebiet des Frachtrechts auch auf Luftfrachtverträge, die nicht unter internationale Übereinkommen fallen, die einheitlichen frachtrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs anzuwenden (vgl. Beschlussempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages, Bundestagsdrucksache 13/10014, S. 46 (zu § 407)).

b) Ist auf die Luftbeförderung zwar nicht das Montrealer Übereinkommen, wohl aber das EG-Recht anwendbar, weil ihr Luftfrachtführer Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 – wie unter Nummer 1 erläutert – ist, so gibt grundsätzlich das EG-Recht den Haftungs- und Versicherungsstandard vor. Dieser entspricht qualitativ demjenigen des Montrealer Übereinkommens, was insbesondere durch die pauschale Verweisung in Artikel 3 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 gewährleistet wird. Soweit das EG-Recht jedoch keine Regelungen enthält, und damit dem Standard des Montrealer Übereinkommens und seines Durchführungsrechts nicht entspricht, stellt sich auch hier die Frage, ob und inwieweit das nationale Recht diese Lücken schließen und die nationalen luftverkehrsrechtlichen Haftungsregelungen im Rahmen des ihnen verbliebenen Anwendungsbereichs dem neuen Standard angepasst werden sollten. Auch insoweit ist zwischen solchen Luftbeförderungen zu unterscheiden, deren Haftung weiterhin dem Warschauer Abkommenssystem unterfällt und solchen, deren Haftung ihm nicht unterliegt:

aa) Soweit weiterhin das Warschauer Abkommenssystem anwendbar ist, weil es sich um eine gewerbliche oder entgeltliche Luftbeförderung zwischen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens handelt, kann das nationale Recht nur insoweit ergänzend eingreifen, als das Warschauer Abkommenssystem eine Regelungslücke enthält, die auch die EG-Verordnungen nicht schließen, da diese auch im Anwendungsbereich des Warschauer Abkommens Geltung beanspruchen. Dies betrifft etwa die Frage der Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung für Verspätungsschäden nach Artikel 19 WA, die – weil regelmäßig nicht unfallbedingt – der Versicherungspflicht nach Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 nicht unterfällt. Soweit das Warschauer Abkommen hingegen anwendbar ist und – auch mit Rücksicht auf das EG-Recht – den Haftungsmaßstab vorgibt, muss es bei seinem – inzwischen überholten – Haftungsstandard verbleiben.

bb) Soweit die Haftung auch nicht dem Warschauer Abkommen unterliegt, weil es sich nicht um eine gewerbliche oder entgeltliche Beförderung zwischen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens handelt, wohl aber dem EG-Recht unterliegt, weil die Luftbeförderung durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erfolgt, gibt das EG-Recht grundsätzlich den Haftungs- und Versicherungsstandard vor. Doch enthält auch das EG-Recht im Hinblick auf den Haftungs- und Versicherungsstandard des Montrealer Übereinkommens und seines Durchführungsrechts Regelungslücken, die die Frage ihrer Schließung im nationalen Recht und nach einer Anpassung der nationalen luftverkehrsrechtlichen Regelungen an die neuen Standards aufwerfen. Dies betrifft etwa die Fragen wer – namentlich im Fall der Tötung eines Fluggastes – schadensersatzberechtigt ist und welchen Umfang Schadensersatzansprüche haben. Sie lässt das EG-Recht nicht nur innerhalb, sondern auch außerhalb des Anwendungsbereichs des Montrealer Übereinkommens – etwa

bei nationalen Luftbeförderungen – ungeregelt, wenngleich ohne ihre Regelung Haftungsfälle nicht entschieden werden können. Dies betrifft darüber hinaus aber auch etwa die Frage der Versicherungspflicht für Verspätungsschäden bei nationalen Luftbeförderungen durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft.

Auch soweit es hiernach um die Anpassung an den Haftungs- und Versicherungsstandard des Montrealer Übereinkommens und seines Durchführungsrechts durch Schließung von Regelungslücken im EG-Recht geht, erscheint es jedenfalls für die luftverkehrsrechtliche Passagierschadenshaftung (Personen-, Gepäck-, Verspätungsschäden) erforderlich, verbleibende Schutzlücken im nationalen Recht zu schließen und die gesamte Luftbeförderung von Personen einem möglichst einheitlichen Haftungs- und Versicherungsregime zu unterstellen. Für Güterschäden, für die das EG-Recht keine Haftungs-, sondern nur Versicherungsregelungen enthält, wird außerhalb des Anwendungsbereichs des Montrealer Übereinkommens aus den unter Buchstabe a Doppelbuchstabe bb genannten Gründen von einer Anpassung des nationalen Rechts abgesehen.

3. Am 24. September 2002 hat die EG-Kommission einen „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber“ (KOM (2002) 521 endg., ABl. (EG) Nr. C 20 E vom 28. Januar 2003, S. 193; Bundesratsdrucksache 62/03) vorgelegt. Mit dieser Verordnung soll auch die durch EG-Recht grundsätzlich vorgesehene Versicherungspflicht solcher Luftfrachtführer, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 sind, zur Deckung der Haftung bei Personenschäden von Reisenden, Gepäckschäden und Schäden an beförderten Gütern erweitert und konkretisiert werden. Dieser Vorschlag wird zurzeit im Rat und im Europäischen Parlament erörtert. Welchen Verlauf das Beratungsverfahren aber nehmen und welchen Inhalt die Verordnung letztlich haben wird, ist derzeit noch nicht absehbar. Sollte die Verordnung in der vorgelegten oder in ähnlicher Form verabschiedet werden, werden in ihrem Anwendungsbereich konkretisierte (europäische) Versicherungspflichten zur Deckung der luftverkehrsrechtlichen Haftung für Passagier- und Güterschäden nach dem Montrealer Übereinkommen und nach anderen Haftungsnormen bestehen, die insoweit nationales Durchführungsrecht und den neuen Standards angepasste nationale Versicherungsbestimmungen überlagern und obsolet machen. Außerhalb ihres Anwendungsbereiches besteht die Gefahr, dass ihre Regelungen mit dem hier eingreifenden nationalen Durchführungsrecht zum Montrealer Übereinkommen und mit den angepassten nationalen Versicherungsbestimmungen nicht kompatibel sind und die mit diesem Gesetz angestrebte Harmonisierung des internationalen, europäischen und nationalen Lufthaftungsrechts stören.

   Ein Zuwarten mit der Ratifikation, der Schaffung des nationalen Durchführungsrechts und der Anpassung der nationalen luftverkehrsrechtlichen Passagierschadenshaftung an die neuen Haftungsstandards erscheint gleichwohl nicht ratsam. Denn zum einen drängen Europäische Gemeinschaft und Kommission die Mitgliedstaaten, ihre nationalen Ratifikationsverfahren abzuschließen. Zum anderen bestände sonst die Gefahr, dass das Zuwarten Deutschlands das Inkrafttreten des neuen Haftungsregimes des Montrealer Übereinkommens mit Wirkung für die Gemeinschaft und alle ihre Mitgliedstaaten hinderte. Damit würde der verbesserte Schutz von Opfern bei Flugzeugunfällen gemeinschaftsweit nicht zur Verfügung stehen, was nicht wünschenswert wäre.

   Doch wird sich vor diesem Hintergrund eine kurzfristige Anpassung der die Versicherungspflicht betreffenden Vorschriften dieses Gesetzes nach Inkrafttreten einer solchen EG-Verordnung voraussichtlich nicht vermeiden lassen. Um den Umfang der hierdurch bedingten Änderungen des neuen Rechts zu minimieren, beschränkt sich dieses Gesetz auf die im Zuge der Ratifikation des Montrealer Übereinkommens und der Anpassung des nationalen Rechts erforderlichen gesetzlichen Vorschriften, d. h. im Wesentlichen auf die Anordnung der Versicherungspflicht selbst, soweit sie EG-rechtlich nicht bereits besteht. Die zur weiteren Konkretisierung erforderlichen Regelungen dieser Versicherungspflicht sollen – wie schon die Konkretisierungen der Versicherungspflicht des Luftfrachtführers nach geltendem deutschen Recht – durch Rechtsverordnung erfolgen. Ihre Regelungen werden von den Regelungen der EG-Versicherungsverordnung voraussichtlich in besonderem Maße betroffen sein. Sie soll daher zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden, um möglichst flexibel auf die Änderungen des europäischen Rechts reagieren zu können und die Zahl der Änderungen des deutschen Rechts möglichst gering zu halten.

III. Inhalt der Regelung

Der Erreichung dieser Ziele dient das vorliegende Artikelgesetz. Es enthält in seinem Artikel 1 nach dem Vorbild des Warschauer Abkommens (DGWA, RGBl. 1933 I S. 1979) ein Durchführungsgesetz zum Montrealer Übereinkommen, das die nach den EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 noch erforderlichen Durchführungsbestimmungen zum Montrealer Übereinkommen beinhaltet. Artikel 2 enthält die Änderungen des Luftverkehrsgesetzes, mit denen die nationale Passagierschadenshaftung in ihrem verbleibenden Anwendungsbereich an den neuen Haftungs- und Versicherungsstandard des Montrealer Übereinkommens und des mit ihm durch die Verordnung Nr. 889/02 harmonisierten EG-Rechts angepasst wird und noch verbliebene Regelungslücken geschlossen werden. Artikel 3 enthält schließlich redaktionelle Änderungen schadensersatz- und luftverkehrsrechtlicher Vorschriften in anderen Gesetzen, die durch das 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetz und das Schuldrechtsmodernisierungsgesetz veranlasst sind.

IV. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Vorschriften zur Durchführung des Montrealer Übereinkommens und die Vorschriften zur Änderung des Luftver-

kehrsgesetzes sowie anderer Gesetze haben ziviles Haftungsrecht und Versicherungsrecht im Bereich der Luftfahrt zum Gegenstand. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes beruht auf Artikel 73 Nr. 6 und – soweit das Gesetz Gerichtsstandsvorschriften enthält – Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 (Gerichtsverfassung) in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Durch die im Rahmen der Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 und Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes vorgenommene Bestimmung des jeweils örtlich zuständigen Gerichts (§ 1 Abs. 3 MontÜG, § 65 Abs. 3 Satz 2 LuftVG) wird die in Artikel 33 Abs. 2 des Montrealer Übereinkommens geregelte internationale Zuständigkeit des Staates, in dem der Fluggast zum Zeitpunkt des Unfalls seinen Wohnsitz hatte, in der erforderlichen Weise ergänzt. Ohne eine solche, auf eine bestimmte Vorschrift des Montrealer Übereinkommens bezogene Regelung in diesem Gesetz würde die Gefahr der Rechtszersplitterung drohen. Zur Wahrung der Rechtseinheit ist es erforderlich, die gerichtliche Zuständigkeit bundeseinheitlich zu regeln, da inhaltlich voneinander abweichende Regelungen der Länder zu Lasten der Prozessparteien zu positiven und negativen Kompetenzkonflikten führen würden, die den Rechtsschutz durch die Gerichte beeinträchtigen würden.

Die Vorschriften zur Durchführung des Montrealer Übereinkommens und die Anpassung des nationalen Haftungsrechts in diesem Gesetz berühren die Kompetenzen der Europäischen Gemeinschaft nicht. Ihre Kompetenz in Angelegenheiten der Zivilluftfahrt (Artikel 80 Abs. 2 des EG-Vertrages) hat die Gemeinschaft im Bereich der luftverkehrsrechtlichen Haftung wegen Passagier- und Güterschäden und entsprechender Versicherungspflichten durch die EG-Verordnungen Nr. 2407/92, Nr. 2027/97 und Nr. 889/2002 ausgeübt. Soweit diese keine Regelungen treffen, besteht eine Kompetenz des deutschen Gesetzgebers fort. Auf diesen Bereich beschränkt sich das vorgeschlagene Gesetz.

Dies betrifft zum einen Durchführungsvorschriften zum Montrealer Übereinkommen, die mangels Anwendbarkeit nicht bereits vom EG-Recht getroffen werden. Dies sind Fälle, in denen der Luftfrachtführer nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 – wie unter II, 1 erläutert – ist. Dazu zählen etwa Haftungs- und Versicherungsregelungen für nach dem Montrealer Übereinkommen haftende Flugpauschalreiseveranstalter, die geschuldete Luftbeförderungen jedenfalls im Allgemeinen nicht selbst (vertraglicher Luftfrachtführer), sondern durch einen anderen (ausführender Luftfrachtführer) ausführen und daher mangels Luftbeförderung als Haupttätigkeit nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind. Insoweit stellt die Gemeinsame Erklärung von Rat und Kommission vom 19. Dezember 2001 (wiedergegeben in der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament gemäß Artikel 251 Abs. 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag vom 10. Januar 2002 – SEK (2001) 1946; 2000/0145 (COD)) sogar ausdrücklich klar, dass es in die Kompetenz der Mitgliedstaaten fällt, im Hinblick auf die von der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 nicht erfassten Luftfrachtführer ein gleichwertiges Schutzniveau für die Fluggäste, insbesondere hinsichtlich der Haftung, zu gewährleisten.

Dies betrifft zum anderen aber auch Bestimmungen, die zur Durchführung des Montrealer Übereinkommens erforderlich sind, von den anwendbaren EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 aber nicht getroffen werden, etwa zur Person des Ersatzberechtigten, zum Gegenstand der Ersatzpflicht und zur Art der Ersatzleistung bei Personenschäden oder zur Versicherungspflicht bei Verspätungsschäden, wenn sich die Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen bestimmt und der Luftfrachtführer Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist. Insoweit stellt der 18. Erwägungsgrund der EG-Verordnung Nr. 889/02 nochmals ausdrücklich klar, dass es in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt, „weitere Vorschriften zur Umsetzung des Montrealer Übereinkommens zu erlassen“ und damit nach dieser Verordnung noch bestehende Lücken im Regelungssystem des Montrealer Übereinkommens zu schließen.

Dies betrifft schließlich aber auch Regelungen zur Anpassung des nationalen Rechts zur Haftung und Versicherung bei Passagierschäden außerhalb des Anwendungsbereichs des Montrealer Übereinkommens. Ist EG-Recht nicht anwendbar, weil der Luftfrachtführer nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, so kann hier die Kompetenz des nationalen Gesetzgebers nicht zweifelhaft sein. Seine Rechtssetzungskompetenz besteht außerhalb des Anwendungsbereichs des EG-Rechts ungeschmälert fort. Ist EG-Recht zwar anwendbar, enthält es aber keine entsprechende Regelung – etwa zur Frage wer im Fall der Tötung eines Fluggastes schadensersatzberechtigt ist und welchen Umfang Schadensersatzansprüche haben oder zur Frage einer Versicherungspflicht für Verspätungsschäden bei nationalen Luftbeförderungen, wenn der Luftfrachtführer Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist – ergibt sich nichts anderes. Denn wenn Erwägungsgrund 18 schon die Kompetenz der Mitgliedstaaten zu notwendigen Ergänzungsregelungen bei internationalen Luftbeförderungen nach dem Montrealer Übereinkommen klarstellt, dann muss dies auch für notwendige Ergänzungsregelungen bei nationalen Luftbeförderungen gelten, die die EG-Verordnung Nr. 889/2002 ebenfalls dem Montrealer Haftungsregime unterstellt, wenn sie von einem Luftfrachtführer vorgenommen werden, der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist. Und wenn die Gemeinsame Erklärung vom 19. Dezember 2001 ein gleichwertiges Schutzniveau für die Fluggäste der von der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 nicht erfassten Luftfrachtführer durch nationales Recht anstrebt, dann muss dies auch für die Fluggäste der von dieser Verordnung erfassten Luftfrachtführer möglich sein, wenn diese Verordnung hierzu keine Regelung enthält.

V. Auswirkungen der Neuregelung

Durch die Neuregelung werden die notwendigen Durchführungsregelungen zum Montrealer Übereinkommen geschaffen und die luftverkehrsrechtliche Passagierschadenshaftung vereinheitlicht, so dass Passagiere unabhängig davon, auf welcher Strecke und von welchem Luftfahrzeug sie befördert werden, in gleicher Weise geschützt werden. Dabei wird insbesondere in den nach europäischem Recht und nach § 50 Abs. 2 LuftVG a. F. noch verbleibenden Fällen eine umfassende Versicherungspflicht für die Schadensersatzhaftung bei Luftbeförderungen eingeführt. Den öffentli-

chen Haushalten entsteht kein Vollzugsaufwand oder sonstiger Aufwand. Wegen der Ausweitung der Haftung und der Versicherungspflicht sind Kostensteigerungen für den Flugbetrieb in den Bereichen, in denen eine Haftung und eine Versicherungspflicht nach internationalen Übereinkünften und nach europäischem Recht bislang nicht oder nicht in diesem Umfang bestand, nicht auszuschließen. Diese können sich letztendlich auch auf die Verbraucherpreise auswirken.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Gesetz zur Durchführung des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr)

Dem Vorbild des Durchführungsgesetzes zum Warschauer Abkommen (DGWA, RGBl. 1933 I S. 1079) folgend, enthält Artikel 1 dieses Artikelgesetzes ein Durchführungsgesetz zum Montrealer Übereinkommen (Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz – MontÜG). Es beinhaltet zunächst die Verweisungen auf das deutsche Recht, die zur Schließung der auch nach den EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 noch verbleibenden Regelungslücken notwendig sind. Dies betrifft – ebenso wie im Fall des Warschauer Abkommens – die Person des Ersatzberechtigten, den Gegenstand der Ersatzpflicht und ihren Umfang bei Personenschäden (§ 1 Abs. 1 und 2), weiterhin die örtliche Zuständigkeit bei Wahl des 5. Gerichtsstandes nach Artikel 33 Abs. 2 MÜ (§ 1 Abs. 3), die Art des Schadensersatzes bei Güterschäden (§ 2), die Umrechung des nach Artikel 23 MÜ maßgeblichen Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds in Euro (§ 3) und die vom Montrealer Übereinkommen (Artikel 50) den Mitgliedstaaten auferlegte Pflicht zur Einführung einer obligatorischen Versicherungsdeckung für Passagierschäden (§ 4 Abs. 1).

Zu der ebenfalls vom Montrealer Übereinkommen (Artikel 50) den Mitgliedstaaten auferlegten Pflicht zur Einführung einer obligatorischen Versicherungsdeckung für Güterschäden enthält das Durchführungsgesetz selbst die entsprechende Regelung (§ 4 Abs. 2), ermächtigt zwecks weiterer Konkretisierung dieser Versicherungspflicht zum Erlass einer Rechtsverordnung (§ 4 Abs. 3) und bewehrt die Einhaltung dieser Pflicht als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld (§ 5). Weiterhin enthält das Durchführungsgesetz eine Vorschrift über die zeitliche Anwendung des Montrealer Übereinkommens (§ 6).

Die vom Montrealer Übereinkommen (Artikel 28) den Vertragstaaten eingeräumte Möglichkeit, Vorauszahlungsverpflichtungen zur Deckung kurzfristiger finanzieller Härten vorzusehen, wird schon durch Artikel 5 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 in deren Anwendungsbereich aufgegriffen und umfassend geregelt. Sie bedarf daher keiner weiteren nationalen Durchführungsbestimmung. Außerhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung bedarf es einer Vorauszahlungspflicht nicht; dazu näher bei den Erläuterungen zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 45 LuftVG).

Zu § 1 (Haftung bei Personenschäden)

Wie schon das Warschauer Abkommen enthält auch das Montrealer Übereinkommen für die Haftung wegen Personenschäden nach Artikel 17 Abs. 1 keine Regelung darüber, wer im Schadensfall ersatzberechtigt ist, welcher konkrete Schaden ausgleichspflichtig ist und welche Ansprüche im Einzelnen gestellt werden können (vgl. Artikel 29 Satz 1, 2. HS MÜ). Diese Fragen sind derart durch nationale Rechtstraditionen geprägt, dass eine Einigung ausgeschlossen schien. Auch die EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/02 enthält insoweit keine Konkretisierung und überlässt dies den Mitgliedstaaten (18. Erwägungsgrund der EG-Verordnung Nr. 889/2002). Ebenso wie beim Warschauer Abkommen (§ 1 DGWA) muss daher das nationale Recht diese Regelungslücke durch eine Durchführungsvorschrift schließen.

Dem Vorbild des § 1 Abs. 1 DGWA folgend, verweist § 1 Abs. 1 MontÜG hierzu auf die speziellen luftverkehrsrechtlichen Regelungen der §§ 35, 36 und 38 LuftVG. Durch diese Verweisung auf die genannten Bestimmungen ist sichergestellt, dass insoweit in gleicher Weise gehaftet wird, wie für die Schädigung der genannten Rechtsgüter nach nationalem Lufthaftungsrecht. Dies schließt jetzt insbesondere auch die Gewährung von immateriellem Schadensersatz in Form von Schmerzensgeld nach dem neuen § 36 Satz 2 LuftVG ein. Die Verweisung erstreckt sich im Unterschied zu § 49 LuftVG nicht auf § 34 LuftVG, da das Montrealer Übereinkommen in seinem Artikel 20 eine eigene Bestimmung über die Berücksichtigung des Mitverschuldens enthält. Auch die Formulierung folgt weitestgehend § 1 Abs. 1 DGWA; es wurden lediglich sprachliche Anpassungen vorgenommen.

§ 1 Abs. 2 folgt dem Vorbild des § 1 Abs. 2 DGWA. Er enthält eine Regelung über die Verteilung der individuellen Haftungshöchstsumme für Personenschäden von 100 000 Sonderziehungsrechten unter mehreren Anspruchstellern, wenn der Luftfrachtführer sich von einer weitergehenden Haftung nach Artikel 21 Abs. 2 MÜ befreien kann. Hierfür wird auf den neuen § 45 Abs. 3 LuftVG verwiesen, wonach – wie nach § 1 Abs. 2 DGWA – in diesen Fällen die Verteilung pro rata – also verhältnismäßig – erfolgen soll. Wegen der Einzelheiten wird auf die Erläuterungen zu § 45 Abs. 3 LuftVG verwiesen.

§ 1 Abs. 3 regelt die örtliche Zuständigkeit für den Fall, dass nach Artikel 33 Abs. 2 MÜ die deutsche Gerichtsbarkeit zuständig ist. Während Artikel 33 Abs. 1 MÜ für die vier dort bestimmten Gerichtsstände neben der internationalen zugleich die örtliche Zuständigkeit bestimmt, beschränkt sich Artikel 33 Abs. 2 MÜ auf die Regelung der internationalen Gerichtsbarkeit. Ist hiernach im Einzelfall eine Zuständigkeit der deutschen Gerichtsbarkeit begründet, verweist § 1 Abs. 3 DGWA für die örtliche Zuständigkeit auf § 56 Abs. 3 Satz 2 LuftVG, der speziell für diesen Fall das Gericht für zuständig erklärt, in dessen Bezirk der Reisende zum Zeitpunkt des Unfalls seinen Wohnsitz hatte.

Ebenso wie für Personenschäden enthält das Montrealer Übereinkommen aber auch für Gepäckschäden, für Güterschäden und für Verspätungsschäden keine Regelungen darüber, wer im Schadensfall ersatzberechtigt ist, welcher konkrete Schaden ausgleichspflichtig ist und welche Ansprüche im Einzelnen gestellt werden können (vgl. Ar-

tikel 29 Satz 1, 2. HS MÜ). Für Güterschäden enthält § 2 MontÜG insoweit eine Konkretisierung, als für die Art der Ersatzleistung auf die Sondervorschrift des § 429 HGB verwiesen wird. Im Übrigen richten sich diese Fragen nach den allgemeinen Vorschriften des BGB. Seine Anwendbarkeit ergibt sich bereits aus allgemeinen Grundsätzen. Einer Verweisung in diesem Gesetz bedurfte es daher insoweit nicht.

Zu § 2 (Haftung bei Güterschäden)

Nach geltendem Recht ist umstritten, ob der Frachtführer, der nach dem WA 1955 für Verlust oder Beschädigung des Gutes haftet, alle Schäden im Sinne der §§ 249 ff. BGB zu ersetzen hat, also grundsätzlich Naturalrestitution zu leisten hat, oder ob in Anwendung der transportrechtlichen Sondervorschriften des Handelsgesetzbuchs nur Wertersatz zu leisten ist (vgl. hierzu OLG Frankfurt ZLW 1981, 312, 313, sowie Koller, Transportrecht, 4. Aufl., Artikel 18 WA 1955, Rn. 22 m. w. N.). Da auch das Montrealer Übereinkommen diese Frage nicht beantwortet, erscheint es geboten, gesetzlich klarzustellen, dass die transportrechtlichen Sonderregelungen des Handelsgesetzbuchs zur Anwendung gelangen und damit lediglich Wertersatz nach § 429 HGB zu leisten ist.

§ 2 ist nur anzuwenden, soweit die Vorschriften des Internationalen Privatrechts auf deutsches Recht verweisen, also auf den dem Montrealer Übereinkommen unterfallenden Frachtvertrag nach Maßgabe des Internationalen Privatrechts deutsches Recht anzuwenden ist. Ist dies nicht der Fall, sind auch § 2 sowie der von ihm in Bezug genommene § 429 HGB nicht anzuwenden.

Zu § 3 (Umrechung des Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds)

§ 3 ergänzt die Vorschrift des Artikels 23 des Montrealer Übereinkommens: Artikel 23 Abs. 1 Satz 2 MÜ stellt bereits klar, dass die in Sonderziehungsrechten ausgedrückten Haftungshöchstbeträge in die maßgebliche Landeswährung umzurechnen sind. Im Falle einer gerichtlichen Entscheidung ist das Sonderziehungsrecht hiernach zu dem im Zeitpunkt der Entscheidung maßgeblichen Kurs umzurechnen. Eine Vorschrift für den Fall der Schadensersatzleistung außerhalb gerichtlicher Verfahren ist im Montrealer Übereinkommen indes nicht vorgesehen. Diese Lücke schließt § 3. Er verweist für Güterschäden auf die Anwendung des § 431 Abs. 4 HGB und lässt damit das transportrechtliche Umrechnungssystem auch im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens unberührt. Für Passagierschäden (Personenschäden, Gepäckschäden, Verspätungsschäden) verweist er auf die Anwendung des § 49b LuftVG, der die Umrechung für die nationale luftverkehrsrechtliche Haftung wegen dieser Schäden regelt. Danach kommt es im Fall der Schadensersatzleistung außerhalb gerichtlicher Verfahren auf den Kurswert zurzeit der Zahlung an.

Zu § 4 (Versicherungspflicht)

Artikel 50 MÜ verpflichtet die Vertragsstaaten, für ihre Luftfrachtführer eine angemessene Versicherungspflicht zur Deckung ihrer Haftung nach dem Übereinkommen einzuführen. Eine solche Versicherungspflicht ist für solche Luftfrachtführer, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 sind, bereits durch Artikel 7 der EG-Verordnung Nr. 2407/92 i. V. m. Artikel 3 Abs. 2 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 vorgesehen, jedenfalls soweit es unfallbedingte Personenschäden, Gepäckschäden und Güterschäden betrifft. Artikel 3 Abs. 2 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 verpflichtet Luftfahrunternehmen der Gemeinschaft darüber hinaus, dass sie für Personen- und Gepäckschäden bis zu einer Höhe versichert sein müssen, die Gewähr dafür bietet, dass alle schadensersatzberechtigten Personen den vollen Betrag erhalten, auf den sie gemäß dieser Verordnung Anspruch haben. Weitergehende Regelungen zur Versicherungspflicht enthält das EG-Recht bisher nicht. Allerdings hat die EG-Kommission am 24. September 2002 einen „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber" (KOM (2002) 521 endg., ABl. (EG) Nr. C 20 E vom 28. Januar 2003, S. 193; Bundesratsdrucksache 62/03) vorgelegt, der zurzeit beraten wird. Mit dieser Verordnung soll auch die durch EG-Recht bereits grundsätzlich vorgesehene Versicherungspflicht solcher Luftfrachtführer, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 sind, für die Haftung bei Personenschäden von Reisenden, Gepäckschäden und Schäden an beförderten Gütern erweitert und konkretisiert werden. Zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Verordnung auf die Regelungen dieses Gesetzes wird auf die entsprechenden Erläuterungen unter A II, 3 verwiesen.

§ 4 Abs. 1 betrifft die Versicherungspflicht für Passagierschäden (Personenschäden, Gepäckschäden, Schäden wegen der verspäteten Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks). Die Vorschrift hat nur klarstellende Funktion. Die Versicherungspflicht ergibt sich, auch soweit es die Deckung einer Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen anbelangt, bereits unmittelbar aus den in Bezug genommenen Vorschriften der §§ 50 f. LuftVG, wie aus diesen Vorschriften i. V. m. § 44 LuftVG deutlich wird. Ihre Einzelheiten regelt – wie schon für die Versicherungspflicht für Passagierschäden nach geltendem Recht (§ 50 Abs. 2 LuftVG a. F.) – die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in ihren Vorschriften über die Versicherungspflicht des Luftfrachtführers (§§ 102 ff.), was § 4 Abs. 1 ebenfalls klarstellt. Für die Versicherungspflicht zur Deckung der Haftung für Güterschäden nach dem Montrealer Übereinkommen ist § 4 Abs. 2, 3 hingegen konstitutiv. Für Güterschäden gibt es auch – anders als für Passagierschäden – keine im nationalen Recht anderweitig angeordnete, über den Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens hinausgehende Versicherungspflicht.

§ 4 Abs. 1 stellt für die Versicherungspflicht zur Deckung der Passagierschadenshaftung nach dem Montrealer Übereinkommen klar, dass das derzeit geltende Gemeinschaftsrecht in seinem Anwendungsbereich vorrangig anwendbar ist, dass aber die einschlägigen Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes (§§ 50 f. nebst den sie konkretisierenden Vorschriften der LuftVZO) subsidiär soweit zur Anwendung kommen, wie die EG-Verordnungen Nr. 2407/92 i. V. m. Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten. Insoweit entspricht die Vorschrift § 44 LuftVG.

Die Vorschrift macht damit zugleich deutlich, dass der nach Artikel 50 MÜ den Vertragsstaaten obliegenden Pflicht zur

Einführung einer Pflichtversicherung für solche nach dem Montrealer Übereinkommen haftenden deutschen Luftfrachtführer, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 sind, durch das Gemeinschaftsrecht genügt ist, so dass die Einführung einer Versicherungspflicht für diese Luftfrachtführer im deutschen Recht entbehrlich ist. Dies gilt jedenfalls für unfallbedingte Personen- und Gepäckschäden, die Artikel 7 der EG-Verordnung Nr. 2407/92 der Versicherungspflicht unterwirft. Für die weiteren nach Artikel 50 MÜ einer Versicherungspflicht zu unterwerfenden Passagierschäden, insbesondere Schäden wegen verspäteter Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks, wird man die Versicherungspflicht auch für Luftfrachtführer, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind, indes nicht schon dieser Bestimmung entnehmen können. Denn dort sind nur unfallbedingte Schäden erwähnt (vgl. dazu die Erläuterungen oben A II, 1 b).

Soweit Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 auf nach dem Montrealer Übereinkommen haftende Luftfrachtführer nicht anwendbar ist, weil sie nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind (etwa Flugpauschalreiseveranstalter, die im Allgemeinen nicht selbst befördern), oder soweit Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 keine Regelung zur Versicherung ihrer Haftung enthält (etwa für die Haftung bei Schäden wegen verspäteter Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks, da sie regelmäßig nicht unfallbedingt sind), folgt die Versicherungspflicht aus den neuen §§ 50, 51 LuftVG. Sie richtet sich dann nach diesen Vorschriften und den Bestimmungen der sie konkretisierenden LuftVZO. Damit ist die Verpflichtung aus Artikel 50 MÜ für die Versicherungsdeckung von Passagierschäden erfüllt.

Absatz 2 setzt die nach Artikel 50 des Montrealer Übereinkommens bestehende Verpflichtung der Vertragstaaten um, ihre Luftfrachtführer zur Versicherungsdeckung ihrer Haftung für Güterschäden nach dem Übereinkommen zu verpflichten. Für sie wird eine Versicherungspflicht in dieser Vorschrift unmittelbar angeordnet – allerdings wiederum nur subsidiär, soweit sie sich nicht bereits aus Artikel 7 der EG-Verordnung Nr. 2407/92 ergibt. Damit wird auch bezüglich der Pflichtversicherung für Güterschäden klargestellt, dass der nach Artikel 50 MÜ bestehenden Verpflichtung zur Einführung einer Pflichtversicherung für solche nach dem Montrealer Übereinkommen wegen Güterschäden haftenden deutschen Luftfrachtführer, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 sind, durch das Gemeinschaftsrecht genügt ist, so dass die Einführung einer Versicherungspflicht für diese Luftfrachtführer im deutschen Recht entbehrlich ist. Dies gilt jedenfalls für unfallbedingte Güterschäden, die Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 der Versicherungspflicht unterwirft. Soweit indes Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 auf nach dem Montrealer Übereinkommen haftende Luftfrachtführer nicht anwendbar ist, weil sie nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind (etwa Luftfrachtführer, die nicht gewerblich oder als Haupttätigkeit Luftbeförderungen vornehmen), oder soweit Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 keine Regelung zur Versicherung ihrer Haftung enthält (etwa für die Haftung bei Schäden wegen verspäteter Ablieferung von Gütern, da sie regelmäßig nicht unfallbedingt sind), wird die Versicherungspflicht durch Absatz 2 unmittelbar eingeführt. Sie richtet sich dann allein nach Absatz 2 und den Bestimmungen der sie konkretisierenden Rechtsverordnung (Absatz 3). Damit ist die Verpflichtung aus Artikel 50 MÜ auch für die Versicherungsdeckung von Güterschäden erfüllt.

Absatz 2 beschränkt die obligatorische Versicherungsdeckung auf die Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen. Anders als für die Haftung wegen Passagierschäden (§§ 50 f. LuftVG), wird für die anderweitige Haftung wegen Güterschäden bei der Luftbeförderung keine Versicherungspflicht im nationalen Recht eingeführt. Handelt es sich bei dem Luftfrachtführer allerdings um ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92, folgt auch insoweit eine Versicherungspflicht aus Artikel 7 dieser Verordnung.

Absatz 2 bestimmt weiterhin, dass die obligatorische Versicherung des Luftfrachtführers solche Güterschäden decken muss, die während der von ihm selbst geschuldeten Beförderung eintreten oder der von ihm für einen vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung eintreten. Versicherungspflichtig ist danach zunächst der Luftfrachtführer, der die Beförderung, die er dem Fluggast schuldet, selbst ausführt. Insoweit deckt die Versicherungspflicht die Haftung für Güterschäden nach Artikel 18 f., 22 MÜ. Versicherungspflichtig ist aber weiterhin sowohl der Luftfrachtführer, der die geschuldete Beförderung durch einen anderen ausführen lässt (vertraglicher Luftfrachtführer), als auch der Luftfrachtführer, der diese Beförderung ausführt (ausführender Luftfrachtführer). Insoweit deckt die Versicherungspflicht die Haftung für Güterschäden nach Artikel 39 ff. i. V. m. Artikel 18 f., 22 MÜ. Dies bedeutet für den Spediteur, dass er der Versicherungspflicht nicht unterfällt, soweit er nicht zugleich als Luftfrachtführer im Sinne des Montrealer Übereinkommens anzusehen ist, sondern lediglich aufgrund der Rechtsfolgenverweisung der §§ 458 bis 460 HGB dem Luftfrachtführer gleichgestellt ist. Anders als für Passagierschäden (§ 51 LuftVG), ist für Güterschäden keine Subsidiarität der Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers gegenüber derjenigen des ausführenden Luftfrachtführers vorgesehen.

Die näheren Einzelheiten der Pflichtversicherung für Güterschäden sollen, wie dies in Absatz 3 vorgesehen ist, durch Rechtsverordnung geregelt werden können. Absatz 3 orientiert sich insoweit an § 32 Abs. 1 Nr. 12, § 50 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, aufgrund derer die Versicherungspflicht des Luftfrachtführers für die Passagierschadenshaftung durch Rechtsverordnung konkretisiert werden kann, wie dies in der LuftVZO geschieht. Anders als dort wird in Absatz 3 die Verordnungsermächtigung allerdings nicht dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erteilt, sondern dem Bundesministerium der Justiz, das für das hier betroffene Vertragsrecht bei der Luftbeförderung von Gütern innerhalb der Bundesregierung zuständig ist. Diese Rechtsverordnung zur Konkretisierung der Versicherungspflicht nach § 4 Abs. 2 MontÜG wird mit Rücksicht auf den Vorschlag der EG-Kommission zu den Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber zu einem späteren Zeitpunkt gesondert erlassen. Auf die Ausführungen hierzu unter A II, 3 wird verwiesen.

Zu § 5 (Ordnungswidrigkeiten)

§ 5 enthält die zur Durchsetzung der Versicherungspflicht für Güter nach § 4 Abs. 2 erforderliche Bußgeldbewehrung:

Nach Absatz 1 handelt ordnungswidrig, wer die in § 4 Abs. 2 vorgeschriebene und in der Verordnung nach § 4 Abs. 3 konkretisierte Versicherungspflicht nicht einhält. Absatz 2 enthält die nach § 1 Abs.1 OWiG erforderliche Androhung einer Geldbuße. Die Bemessung des Bußgeldes orientiert an der Bemessung bei den vom Unrechtsgehalt her vergleichbaren Ordnungswidrigkeiten nach § 108 Nr. 5 Buchstabe e LuftVZO i. V. m. § 58 Abs. 1 Nr. 10 und Abs. 2 LuftVG und nach dem neuen § 58 Abs. 1 Nr. 15 i. V. m. Abs. 2 LuftVG. Als zuständige Verfolgungsbehörde nach § 36 Abs. 1 Nr. 1 wird in Absatz 3 nach dem Vorbild des § 58 Abs. 1 Nr. 6a i. V. m. § 63 Nr. 3 LuftVG das Bundesamt für den Güterverkehr bestimmt.

Zu § 6 (Zeitlicher Anwendungsbereich)

§ 6 enthält die für das Montrealer Übereinkommen notwendige Übergangsbestimmung. Er bestimmt, dass das Montrealer Übereinkommen nur anwendbar ist, wenn der Vertrag über die Luftbeförderung, bei deren Ausführung der Schadensfall eingetreten ist, nach dem Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland geschlossen wurde. Bedeutung kommt dieser Vorschrift vor allem für die Haftung und Versicherung des ausführenden Luftfrachtführers zu. Er ist mit dem Anspruchsteller nicht durch ein Schuldverhältnis verbunden, für welches sich bereits aus Artikel 170 EGBGB ergibt, dass es in Bezug auf seinen Inhalt und seine Wirkung dem Recht unterstellt bleibt, das zurzeit der Verwirklichung seines Entstehungstatbestandes galt.

Zu Artikel 2 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Artikel 2 Nr. 1 (Änderung der Inhaltsübersicht)

Mit den Änderungen des Luftverkehrsgesetzes, die erforderlich sind, um das Haftungsrecht im Luftverkehr zu harmonisieren, ist auch eine Neufassung der Überschrift im 2. Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts verbunden. Ferner werden die Vorschriften in den Unterabschnitten des Zweiten Abschnitts, die von den Änderungen betroffen sind, mit amtlichen Überschriften versehen, um die Anwendung der Bestimmungen zu erleichtern. Dementsprechend werden auch Anpassungen der Inhaltsübersicht vorgenommen.

Zu Artikel 2 Nr. 2 (Neufassung des 2. Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts)

Kernstück des Gesetzes ist die Neufassung des 2. Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes. Die Neufassung passt die Passagierschadenshaftung nach dem deutschen Recht in dem ihm nach dem Warschauer Abkommenssystem, dem Montrealer Übereinkommens und den EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 noch verbleibenden Anwendungs- und Regelungsbereich dem neuen Standard des Montrealer Übereinkommens und der EG-Verordnung Nr. 889/2002 an und schließt die hiernach noch verbleibenden Regelungslücken. Zugleich wird in diesem Bereich eine umfassende Versicherungspflicht zur Deckung der Passagierschadenshaftung eingeführt, womit im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens zugleich die notwendigen Durchführungsbestimmungen geschaffen werden, auf die auch schon § 4 Abs. 1 MontÜG verweist.

Die Neufassung ändert bereits die Überschrift des 2. Unterabschnitts. Diese Änderung hat redaktionelle Gründe. Eine Rechtsänderung ist damit nicht verbunden. Mit der neuen Überschrift „Haftung für Personen und Gepäck, die im Flugzeug befördert werden; Haftung für verspätete Beförderung“ wird zur besseren Unterscheidbarkeit der geregelten Tatbestände an die Überschrift des 1. Unterabschnitts angeknüpft, die „Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Flugzeug befördert werden“ lautet. Die neue Überschrift vermeidet im Übrigen die mit der alten Überschrift „Haftung aus dem Beförderungsvertrag“ verbundene Ungenauigkeit, dass die Haftung des ausführenden Luftfrachtführers aus § 49a LuftVG a. F. bzw. § 48b LuftVG n. F. keine Haftung aus dem Beförderungsvertrag ist. Der Wegfall des bisher nur in der Überschrift enthaltenen Hinweises auf die haftungsbegründende Voraussetzung des Vorliegens eines Beförderungsvertrages bedeutet freilich nicht, dass die in diesem Unterabschnitt neu gefasste Passagierschadenshaftung künftig auf dieses Erfordernis verzichtet. Es hat vielmehr im neuen § 44 Aufnahme gefunden, der die Vorschriften dieses Unterabschnitts mit den dort vorgesehenen Maßgaben nur für anwendbar erklärt, wenn die Luftbeförderung aufgrund eines Vertrages erfolgt.

Zu § 44 LuftVG (Anwendungsbereich)

Anknüpfend an § 51 LuftVG a. F. wird mit dem neuen § 44 LuftVG an den Anfang des 2. Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes nun eine Vorschrift gestellt, die zunächst die Subsidiarität der Regelungen dieses Unterabschnitts zur Passagierschadenshaftung und zur Versicherungsdeckung gegenüber entsprechenden völkerrechtlichen und europarechtlichen Regelungen in ihrem jeweiligen Anwendungsbereich herausstellt. Sie verdeutlicht, dass die nachfolgenden Bestimmungen dieses Unterabschnitts nur gelten, soweit die aufgeführten völkerrechtlichen Verträge zur internationalen Passagierschadenshaftung, namentlich das Warschauer Abkommen (WA) und seine von Deutschland ratifizierten Änderungen – das Haager Protokoll und das Zusatzabkommen von Guadalajara (ZAG) – nebst Durchführungsgesetz (DGWA) und das Montrealer Übereinkommen (MÜ) nebst Durchführungsgesetz (MontÜG), sowie die Vorschriften der Europäischen Gemeinschaft zur europäischen und nationalen Passagierschadenshaftung und zur Versicherung der Passagierschadenshaftung, namentlich die EG-Verordnungen Nr. 2407/92, 2027/97 und 889/2002, nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten. Dies bedeutet zweierlei:

Zum einen gelten die Vorschriften dieses Unterabschnitts für die Haftung und die Versicherung solcher Passagierschäden, für die nicht bereits eines der genannten Regelwerke anwendbar ist. Dies sind die – nicht von den internationalen Übereinkünften (Artikel 1 Abs. 1 WA, Artikel 1 Abs. 1 MÜ) erfassten – Schäden bei Luftbeförderungen, die nicht zwischen Vertragsstaaten der genannten Übereinkünfte oder nicht gewerblich und nicht entgeltlich erfolgen und deren Luftfrachtführer nicht – von den EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 (Artikel 3 i. V. m. Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 i. V. m. Artikel 1 Abs. 2 und Artikel 4 Abs. 1 und 2, Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92) erfasste – Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind. Dies sind

Luftfrachtführer, die keine EG-Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 haben, also nicht in einem Mitgliedstaat ansässig sind, nicht zumindest mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen stehen und von ihnen kontrolliert werden, Luftbeförderungen nicht gewerblich oder nicht als Haupttätigkeit vornehmen oder die Luftbeförderung mit einem Luftfahrzeug ohne Motorantrieb, mit einem Ultraleichtflugzeug oder im Wege eines Rundflugs durchführen (Artikel 1 Abs. 2, Artikel 4 Abs. 1 und 2 EG-Verordnung Nr. 2407/92). Für sie gelten §§ 44 ff. allerdings nur, wenn auf die Beförderung deutsches Recht anwendbar ist.

Zum anderen ergänzen die Vorschriften des 2. Unterabschnitts auch im Anwendungsbereich der genannten Regelwerke deren Vorschriften, soweit dort ergänzungsfähige und ergänzungsbedürftige Regelungslücken vorhanden sind.

Wegen der Einzelheiten wird auf die eingehenden Erläuterungen zu den hierdurch geschlossenen Anwendungs- und Regelungslücken in der Allgemeinen Begründung, insbesondere oben A II, 2 und IV verwiesen.

§ 44 enthält aber über die Anordnung dieser Subsidiarität gegenüber den entsprechenden völkerrechtlichen und EG-rechtlichen Regelungen hinaus weitere wichtige Bestimmungen für die Haftung und deren Versicherung nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts:

§ 44 bestimmt zunächst, dass die Vorschriften dieses Unterabschnitts nur für die Haftung auf Schadensersatz gelten. Vorschriften, die bei den genannten Schäden andere Rechtsfolgen als Schadensersatz auslösen, bleiben unberührt (vgl. Erläuterungen zu § 46 a. E.).

§ 44 bestimmt weiterhin, dass diese Vorschriften nur für die Haftung wegen der in § 44 ausdrücklich aufgelisteten Schäden gelten. Dies sind Schäden wegen unfallbedingten Tötungen, Körperverletzungen oder Gesundheitsbeschädigungen (Personenschäden), weiterhin Schäden wegen der verspäteten Beförderung eines Fluggastes oder Schäden wegen der Zerstörung, der Beschädigung, des Verlustes oder der verspäteten Beförderung von Gepäck (Gepäckschäden). Zu Letzterem zählen auch Schäden an nicht aufgegebenem Reisegepäck (Bordgepäck) und an anderen Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt (§ 47 Abs. 3 LuftVG). Dies sind die Passagierschäden, wegen derer auch nach dem Warschauer Abkommen und dem Montrealer Übereinkommen gehaftet wird. Liegen Schäden vor, die in § 44 nicht genannt sind (etwa nicht unfallbedingte Personenschäden), sind die Vorschriften dieses Unterabschnitts nicht anwendbar. Die Haftung bestimmt sich dann nach den allgemeinen Vorschriften des Vertrags- oder Deliktsrechts. Dies gilt auch in Ansehung des § 48. Auch er gilt nach § 44 nur, wenn einer der dort genannten Schäden vorliegt (vgl. die Erläuterungen zu § 48).

Ebenfalls orientiert an Warschauer Abkommen und Montrealer Übereinkommen sind §§ 44 ff. nur anwendbar, wenn diese Schäden „bei einer … Luftbeförderung“ eintreten. Damit wird insbesondere ein zeitlich-räumlicher Zusammenhang zur Luftbeförderung hergestellt: Von den Vorschriften dieses Unterabschnitts sind nur solche Schäden an Personen und Gepäck erfasst, die zwischen Beginn und Ende der Luftbeförderung, nach näherer Konkretisierung des § 45 Abs. 1 (bei Personenschäden zwischen Ein- und Aussteigen) und des § 47 Abs. 1 Satz 1 (bei Schäden an aufgegebenem Gepäck während der Obhut des Luftfrachtführers), eintreten. Der Ersatz vom Luftfrachtführer verursachter Schäden, die nicht bei einer Luftbeförderung eingetreten sind, etwa der Ersatz für die Beschädigung des Gepäcks durch Leute des Luftfrachtführers vor Gepäckaufgabe, richtet sich hingegen nach allgemeinen Vorschriften. Dies gilt auch in Ansehung des § 48. Auch er gilt nach § 44 nur, wenn die dort genannten Schäden bei der Luftbeförderung und nicht etwa vor oder nach der Luftbeförderung eingetreten sind (vgl. die Erläuterungen zu § 48).

Die Vorschriften des 2. Unterabschnitts sind nach § 44 schließlich nur anwendbar, wenn die Luftbeförderung „aus Vertrag geschuldet“ wird. Auch insoweit folgt die Vorschrift der Haftung nach dem Warschauer Abkommen (Giemulla, in Giemulla/Schmid, Artikel 1 WA, Rn. 28 m. w. N.) und dem Montrealer Übereinkommen (Kadletz/Benkö, Unfallhaftpflicht in Luftverkehrssachen, S. 99), die ebenfalls eine aus Vertrag geschuldete Beförderung voraussetzen, sowie der Haftung nach dem EG-Recht, das mit der Notwendigkeit gewerblicher Beförderung stets nur Beförderungen aufgrund eines Beförderungsvertrages erfassen dürfte. § 44 nimmt insoweit auch die aus der Überschrift des 2. Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts des LuftVG a. F. gestrichene Voraussetzung für eine Haftung nach diesem Unterabschnitt auf, wonach ein Beförderungsvertrag vorliegen muss, vermeidet mit seiner offeneren Formulierung aber gleichzeitig die nach altem Recht im Hinblick auf § 49a LuftVG a. F. bzw. § 48b LuftVG n. F. bestehenden Ungenauigkeiten, dass in diesen Fällen die Haftung des vertraglichen Luftfrachtführers vielfach aus einem (Flugpauschal-) Reisevertrag folgt und dass es sich bei der dort angeordneten Haftung des ausführenden Luftfrachtführers nicht um eine Haftung aus dem Beförderungsvertrag mit dem Fluggast handelt: Die Luftbeförderung muss nach § 44 nur „aus Vertrag geschuldet“ sein. Dabei wird es sich regelmäßig um einen Beförderungsvertrag handeln, ohne dass dies indes Voraussetzung wäre. Auch ein Reisevertrag kommt als Haftungsgrundlage in Betracht, wenn er zur Luftbeförderung verpflichtet. Weiterhin muss der in Anspruch genommene Luftfrachtführer nach § 44 dem Fluggast die Luftbeförderung nicht aufgrund eines zwischen diesen bestehenden Vertrages schulden. Die Vorschriften des 2. Unterabschnitts betreffen daher sowohl Schäden, die während der von dem Luftfrachtführer selbst geschuldeten Beförderung eintreten, als auch Schäden, die während der von ihm für einen vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung (§ 48b) eintreten. Erfolgt die Luftbeförderung hingegen zwar im Rahmen eines Vertrages, verpflichtet dieser aber nicht zur Luftbeförderung, wie dies etwa in Dienst- oder Arbeitsverhältnissen der Fall sein kann, oder liegt der Luftbeförderung kein Vertrag zugrunde, richtet sich die Haftung auch nicht nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts, sondern nach den allgemeinen Bestimmungen, insbesondere des Deliktsrechts. Dies gilt auch in Ansehung des § 48. Auch er gilt nach § 44 nur, wenn die Voraussetzungen des § 44 vorliegen, zu denen auch gehört, dass die Luftbeförderung aus Vertrag geschuldet wird (vgl. die Erläuterungen zu § 48).

Letztlich bestimmt § 44, dass die Vorschriften dieses Unterabschnitts zur Versicherung (§§ 50 f. LuftVG) nur die Deckung dieser Haftung betreffen. Damit wird die notwendige

Kongruenz von Haftung und Versicherung gewährleistet: Die Versicherung braucht ebenfalls nur die Haftung auf Schadensersatz wegen der aufgelisteten Schäden zu decken, die bei einer aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung eintreten. Unerheblich ist, aus welcher Vorschrift diese Haftung resultiert. Mit diesen Maßgaben gelten die Regelungen des Unterabschnitts zur Versicherungspflicht (§§ 50 f. LuftVG), soweit diese nicht gegenüber Versicherungspflichten und deren Konkretisierungen aus den in § 44 aufgeführten internationalen und europäischen Regelungswerken subsidiär sind. Für die weiteren Einzelheiten wird auf die Erläuterungen zu §§ 50 f. verwiesen.

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten nicht, wenn die in § 44 genannten Schäden durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden. Diesen Beförderungen liegt regelmäßig bereits kein Vertrag zugrunde (Giemulla, in Giemulla/Schmid, § 54 LuftVG, Rn. 1). Im Übrigen ist die Haftung wegen Passagierschäden bei der Beförderung in militärischen Luftfahrzeugen als gesetzliche Haftung (Giemulla, a. a. O.) in § 54 LuftVG speziell geregelt, der seinerseits auf die Anwendung einzelner Vorschriften dieses Unterabschnitts verweist, so dass sich die im Übrigen bestehende Unanwendbarkeit der Vorschriften dieses Unterabschnitts auch aus der Gesetzessystematik ergibt.

Zu § 45 LuftVG (Haftung für Personenschäden)

§ 45 regelt die Haftung für Personenschäden. Sie folgt dem in Artikel 17 Abs. 1, Artikel 21 MÜ und dem in den EG-Verordnungen Nr. 2027/97 und Nr. 889/2002 niedergelegten Haftungskonzept, womit die bisherige Personenschadenshaftung nach dem LuftVG wesentlich erweitert und dem internationalen und europäischen Standard angeglichen wird. Die Vorschrift ersetzt die Personenschadenhaftung nach § 44 Abs. 1 Satz 1, § 45 LuftVG a. F.

Wie schon § 44 Abs. 1 Satz 1 LuftVG a. F. normiert Absatz 1 eine Haftung bei Tötung, Körperverletzung und Gesundheitsbeschädigung. Für den Zeitraum des Schadenseintritts bleibt es dabei, dass der Schaden an Bord eines Luftfahrzeugs, beim Ein- oder Aussteigen eingetreten sein muss. Anspruchsgegner ist nach wie vor der Luftfrachtführer, also derjenige, der sich im eigenen Namen verpflichtet hat, Personen und Gepäck auf dem Luftweg zu transportieren (BGHZ 52, 194, 204). Ausdrücklich wird nun indes ein Unfall als haftungsbegründend vorausgesetzt, was nach bisherigem Recht strittig war (dafür: Benkö/Kadletz, in Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, S. 685; dagegen: Schmid, in Giemulla/Schmid, LuftVG, § 44, Rn. 59). Vor diesem Hintergrund bewirkt die Aufnahme in die gesetzlichen Tatbestandsvoraussetzungen die notwendige Klarstellung. Damit folgt die nationale Luftverkehrshaftung auch in diesem Punkt Artikel 17 Abs. 1 MÜ und den genannten EG-Verordnungen sowie den anderen verkehrsrechtlichen Haftungsnormen des deutschen Rechts (§ 7 StVG, § 1 HPflG), die ebenfalls stets einen Unfall voraussetzen.

Anders als nach bisherigem Recht (§§ 45, 46 Abs. 1 LuftVG a. F.), das eine auf 600 000 Euro begrenzte Haftung für vermutetes Verschulden vorsah, ist die Haftung jetzt als eine Kombination von verschuldensunabhängiger Haftung und Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltet, die der Höhe nach nicht absolut begrenzt ist: Nach Absatz 1 unterliegt der Luftfrachtführer zunächst einer verschuldensunabhängigen Haftung. Diese wird indes nach Absatz 2 auf 100 000 Rechnungseinheiten (nach § 49b Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds) begrenzt, wenn sich der in Anspruch genommene Luftfrachtführer entlasten kann. Entlasten kann er sich, indem er beweist, dass der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten oder dasjenige seiner Leute entstanden ist oder dass der Schaden ausschließlich durch das rechtswidrige und schuldhafte Verhalten Dritter verursacht wurde. Kann er sich nicht entlasten, haftet er unbegrenzt. Die Neuregelung folgt insoweit wörtlich Artikel 21 Abs. 2 MÜ. Satz 2 stellt darüber hinaus klar, dass der Höchstbetrag auch für den Kapitalwert einer als Schadensersatz zu leistenden Rente gilt, der selbstverständlich ebenfalls die Haftung nur dann begrenzt, wenn die Voraussetzungen der Befreiung von einer weitergehenden Haftung nach Satz 1 vorliegen.

Damit ist gegenüber dem bisherigen Recht eine erhebliche Haftungsverbesserung für Personenschäden erreicht: Während bisher ohne Verschulden überhaupt nicht und aus vermutetem Verschulden begrenzt auf 600 000 Euro Kapitalbetrag oder 36 000 Euro Jahresrente gehaftet wurde, wird künftig ohne Verschulden, begrenzt auf 100 000 Sonderziehungsrechte, und aus vermutetem Verschulden unbegrenzt gehaftet.

Mit der Änderung des bisher – für eine Haftung aus vermutetem Verschulden – geltenden Kapitalhöchstbetrags von 600 000 Euro bzw. Rentenhöchstbetrags von 36 000 Euro in einen – nur die verschuldensunabhängige Haftung begrenzenden – Höchstbetrag von 100 000 Sonderziehungsrechten, wird die durch das 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetz vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) eingeführte Harmonisierung der bestehenden individuellen Haftungshöchstgrenzen durchbrochen. Diese Durchbrechung erscheint jedoch bei der Luftverkehrshaftung, bei der die grenzüberschreitende Beförderung einen hohen Stellenwert besitzt, im Interesse eines Gleichlaufs der nationalen mit den europäischen und internationalen Haftungsregeln hinnehmbar.

Neu in das Luftverkehrsgesetz eingestellt ist die Regelung des Absatzes 3. Sie enthält eine Bestimmung über die Verteilung des individuellen Haftungshöchstbetrages von 100 000 Sonderziehungsrechten unter mehreren Anspruchstellern, wenn diese Summe erschöpft ist und sich der Luftfrachtführer von einer weitergehenden Haftung nach Absatz 2 LuftVG befreien kann. Verteilungsregelungen bei mehreren Anspruchstellern und Erschöpfung von Haftungshöchstbeträgen enthält das deutsche Schadensersatzrecht im Allgemeinen nicht für individuelle Haftungshöchstbeträge, auch nicht für diejenigen nach § 46 LuftVG a. F., sondern nur für globale Haftungshöchstbeträge, wie etwa § 37 Abs. 3 LuftVG, § 12 Abs. 2 StVG oder § 10 Abs. 2 HPflG. Die Frage der Verteilung unter mehrere Anspruchsteller kann sich indes auch für individuelle Haftungshöchstbeträge stellen. Sie wird mangels anderweitiger Regelung in entsprechender Anwendung der Verteilungsregelungen für die Erschöpfung globaler Haftungshöchstbeträge gelöst (vgl. Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, § 12, Rn. 24). Eine Verteilungsregelung für individuelle Haftungshöchstbeträge enthält – soweit ersichtlich – im deutschen Recht einzig § 1 Abs. 2 DGWA. Nach ihrem Vorbild und parallel zu den genannten Verteilungsnormen bei Erschöpfung der globalen Haftungshöchstbeträge der übri-

gen verkehrsrechtlichen Haftungsvorschriften ordnet Absatz 3 nun an, dass bei Erschöpfung des individuellen Haftungshöchstbetrages von 100 000 Sonderziehungsrechten eine Verteilung unter mehrere Anspruchsberechtigte pro rata – also verhältnismäßig – erfolgt. Dies gilt selbstverständlich nur, soweit ohne Verschulden gehaftet wird. Kann der Luftfrachtführer die Verschuldensvermutung nach Absatz 2 nicht widerlegen und greift daher die Haftungsbegrenzung nicht ein, stellt sich keine Verteilungsfrage. Die Verteilungsregel ermöglicht dem Schädiger nicht, jegliche Erfüllung berechtigter Schadensersatzansprüche solange zu verweigern, bis nach Geltendmachung sämtlicher Ansprüche die Erschöpfung oder die mangelnde Erschöpfung des Haftungshöchstbetrages festgestellt werden kann. Die Vorschrift lässt die Fälligkeitsregel des § 271 BGB unberührt und vor einer irreversiblen Überzahlung kann sich der Schädiger – ebenso wie in den Fällen des § 37 Abs. 3 LuftVG, § 12 Abs. 2 StVG, § 10 Abs. 2 HPflG und § 1 Abs. 2 DGWA – durch Abschlagszahlungen oder Rückforderungsvorbehalte schützen.

Nach Artikel 28 MÜ hat der Luftfrachtführer im Falle des Todes oder der Verletzung von Fluggästen Vorauszahlungen zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu leisten. Dies gilt nach dem Montrealer Übereinkommen ausdrücklich aber nur dann, wenn das nationale Recht eine solche Verpflichtung enthält. Artikel 5 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 schreibt eine solche Pflicht zur Leistung von Vorauszahlungen in Höhe von mindestens 16 000 Sonderziehungsrechten im Todesfall für den dort geregelten Anwendungsbereich fest. Um die angestrebte Harmonisierung mit den EG-rechtlichen Bestimmungen zu erreichen, war bei der Konzipierung dieses Gesetzes überlegt worden, auch außerhalb des Anwendungsbereichs der genannten EG-Verordnungen einen solchen Vorauszahlungsanspruch in das deutsche Recht aufzunehmen. Hiervon wurde indes abgesehen:

Artikel 5 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 schafft einen zusätzlichen materiellen Anspruch, mit dem der schadensersatzberechtigte Verletzte oder Hinterbliebene binnen kurzer Frist nach dem Schadensfall die zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendigen Finanzmittel erlangen kann. Er besteht parallel zur Schadensersatzpflicht. Die Vorauszahlung setzt nach Artikel 5 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 die Feststellung der schadensersatzberechtigten Person voraus und wird unverzüglich, spätestens aber 15 Tage nach ihrer Feststellung fällig. Die Höhe der Vorauszahlung richtet sich nach der Schwere des Falls. Im Todesfall beträgt sie mindestens 16 000 Sonderziehungsrechte. Erleichterte Darlegungs- oder Beweisanforderungen oder eine erleichterte prozessuale Durchsetzung sind nicht vorgesehen.

Eines solchen Anspruchs bedarf es aber zur Befriedigung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse jedenfalls im deutschen Recht nicht. Vielmehr reicht der Schadensersatzanspruch in der Konkretisierung, die er durch die Rechtsprechung gefunden hat, hierzu aus: Der Schadenersatzanspruch erfordert ebenfalls die Feststellung der Schadensersatzberechtigung des Anspruchsstellers und wird nach § 271 BGB bereits sofort mit Entstehung des Anspruchs, d. h. ganz überwiegend schon mit dem Schadensfall fällig. Ersetzt werden Vermögensschäden durch Wiederherstellung (§ 249 Abs. 1 BGB) oder durch Gewährung des dafür erforderlichen Geldbetrags (§ 249 Abs. 2 BGB). Dabei ist es Sache des Schädigers, die vom Geschädigten zu veranlassende Wiederherstellung zu finanzieren (Lange, Schadensersatzrecht, 2. Aufl., § 10 X 3e; Becker/Böhme/Biela, Kraftverkehrs-Haftpflichtschäden, 22. Aufl., Rdz. E 9). Der Ersatz von Nichtvermögensschäden (§ 253 Abs. 2 BGB) ist für die Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse irrelevant. Im Todesfall ist zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zunächst der Ersatz der Beerdigungskosten (§§ 49, 35 Abs. 1 Satz 2 LuftVG) erforderlich. Er ist sofort fällig und kann, falls er fiktiv abrechenbar sein sollte, auf Kostenvoranschlagsbasis vor ihrer tatsächlichen Aufwendung (vgl. BGH NJW 1997, 520) oder, falls er nur konkret abrechenbar sein sollte, im Vorschusswege beansprucht werden (vgl. BGHZ 61, 346; BGH VersR 1988, 1178 ff.). Bei verweigerter Vorschusszahlung sind die Beerdigungskosten einschließlich etwaiger Finanzierungskosten abrechenbar (vgl. BGHZ 61, 346; BGH VersR 1988, 1178 ff.). Weiterhin sind im Todesfall zur Deckung unmittelbarer wirtschaftlicher Bedürfnisse kurzfristig Unterhaltsschäden auszugleichen, soweit der Getötete unterhaltspflichtig war. Auch insoweit besteht allerdings nach §§ 49, 35 Abs. 2, § 38 Abs. 1, 2 i. V. m. § 843 Abs. 2, § 760 Abs. 1, 2 BGB eine Vorauszahlungspflicht, die sogar drei Monatsbeträge im Voraus umfasst. Im Verletzungsfall ist zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zunächst der Ersatz der kurzfristig anfallenden Heilungskosten erforderlich. Ihr Ersatz wird mit dem Schadensfall fällig (§§ 49, 36 LuftVG i. V. m. § 271 BGB) und ist vom Schädiger vorzuschießen (Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 3. Aufl., § 11, Rn. 23), soweit sie nicht ohnehin zunächst von der (gesetzlichen) Krankenversicherung getragen werden. Erwerbs- und Fortkommensschäden dürften wegen der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall nicht kurz-, sondern allenfalls längerfristig anfallen, könnten aber im Übrigen ebenfalls für drei Monate im Voraus beansprucht werden (§§ 49, 38 Abs. 1, 2 LuftVG i. V. m. § 843 Abs. 2, § 760 Abs. 1, 2 BGB). Gleiches gilt für Ansprüche wegen einer verletzungsbedingten Vermehrung der Bedürfnisse. Anhaltspunkte dafür, dass sich die Luftfrachtführer bzw. ihre Versicherungen dieser kurzfristig zu erfüllenden Ansprüche entzögen, sind in Deutschland nicht ersichtlich.

Damit bestehen im deutschen Recht bereits durch die Gewährung des Schadensersatzanspruches in seiner Konkretisierung durch die Rechtsprechung in ganz erheblichem Umfang Ansprüche zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse. Sie durch eine Vorschusspflicht nach dem Vorbild von Artikel 5 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 zu ergänzen, besteht kein Bedürfnis. Dies wäre hinsichtlich der Fälligkeit „15 Tage nach Feststellung der Identität des Schadensersatzberechtigen“ sogar eher ein Rückschritt gegenüber der sofortigen Fälligkeit nach deutschem Recht (§ 271 BGB). Vorteile für die Betroffenen beständen allenfalls insoweit, als im Todesfall nach Artikel 5 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 eine pauschalierte Vorschusszahlung von 16 000 Sonderziehungsrechte vorgesehen ist. Diese Regelung beruht indes bereits auf der unzutreffenden Annahme, dass der Todesfall kosten-

intensiver ist als eine schwere Verletzung und wird jedenfalls in den Fällen, in denen der Getötete nicht unterhaltsverpflichtet ist, zu Überzahlungen mit Rückgewährpflichten nach Artikel 5 Abs. 3 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 führen, deren Durchsetzung im Einzelfall unsicher ist. Hinzu kommt, dass eine solche Pauschalierung der Vorschusspflicht dem deutschen Schadensersatzrecht fremd ist, das auch im Rahmen von Vorschussansprüchen einigermaßen substantiierte Darlegungen des zu erwartenden Wiederherstellungsaufwands fordert (vgl. AG Frankfurt am Main r+s 1977, 11).

Zu § 46 LuftVG (Haftung bei verspäteter Beförderung)

§ 46 regelt die Haftung für die verspätete Beförderung eines Fluggastes. Er folgt dem in Artikel 19, Artikel 22 Abs. 1 und 5 MÜ niedergelegten Haftungskonzept. Eine ausdrückliche Haftung für Verspätungsschäden war im nationalen Lufthaftungsrecht – anders als im internationalen Lufthaftungsrecht (Artikel 19 WA) – bisher nicht enthalten. Ihre Aufnahme dient der Harmonisierung mit dem internationalen Haftungsrecht nach dem Montrealer Übereinkommen.

Absatz 1 regelt die Haftung für die verspätete Beförderung eines Fluggastes: Die Haftung setzt bei Verspätung ein. Wann eine Verspätung rechtserheblich ist und Schadensersatzansprüche auslöst, lässt die Vorschrift ebenso offen, wie die Vorbildregelung des Artikels 19 MÜ oder deren Vorgängervorschrift Artikel 19 WA. Die weitere Konkretisierung ist mithin der Rechtsprechung überlassen. Für Artikel 19 WA nimmt sie etwa eine Rechtserheblichkeit dann an, wenn die Zeit, die ein vernünftiger Passagier in seine Überlegungen einbezieht, unangemessen überschritten ist (Schmid, in Giemulla/Schmid, WA, Artikel 19 WA, Rn. 6, m. w. N.). Anspruchsgegner ist auch hier der Luftfrachtführer.

Die Haftung ist gemäß Absatz 1 Satz 2 – Artikel 19 MÜ folgend – als Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltet. Danach hat der Luftfrachtführer die Möglichkeit, sich zu entlasten. Soweit er beweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder solche Maßnahmen nicht treffen konnten, wird der Luftfrachtführer von der Haftung nach Absatz 1 Satz 1 frei. Für die Folgen unverschuldeter Verspätungen muss er daher auch nicht einstehen. Damit entspricht die Vorschrift der Beweislastverteilung für den Verzugseintritt nach der allgemeinen Regelung des § 286 Abs. 4 BGB.

Absatz 2 begrenzt die Haftung für Verspätungsschäden nach Absatz 1 grundsätzlich auf einen Betrag von höchstens 4 150 Rechnungseinheiten (nach § 49b Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds) (Satz 1). Die Regelung folgt damit Artikel 22 Abs.1 MÜ. Artikel 22 Abs. 5 MÜ folgend, gilt diese Haftungsbegrenzung nicht, wenn der Schaden vom Luftfrachtführer oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde. In diesen Fällen ist die Verspätungshaftung unbegrenzt.

Neben diesen Schadensersatzansprüchen können in Verspätungsfalle auch Ansprüche nach der „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der EG-Verordnung Nr. 295/91“ in Betracht kommen, wenn diese Verordnung verabschiedet wird und in Kraft getreten ist. Zu ihr hat der Rat am 18. März 2003 einen Gemeinsamen Standpunkt gefasst (ABl. (EU) Nr. C 125 E vom 27. Mai 2003, S. 63). Gegenwärtig beraten der Rat und das Europäische Parlament über die Verordnung im Rahmen eines Vermittlungsverfahrens. Diese Ansprüche gehen jedenfalls auf Unterstützungsleistungen, d. h. auf Beförderung mit einem anderen Flug oder auf Rückzahlung des Beförderungsentgelts und auf Betreuung während der Wartezeit. Diese Ansprüche werden auch durch § 48 nicht verdrängt oder den lufthaftungsrechtlichen Voraussetzungen und Beschränkungen unterworfen. Denn § 48 regelt nur die Konkurrenz von Schadenersatzansprüchen, nicht aber das Verhältnis zu Ansprüchen, die auf eine andere Rechtsfolge als Schadensersatz gerichtet sind (vgl. Erläuterungen zu § 48).

Zu § 47 LuftVG (Haftung für Gepäckschäden)

§ 47 regelt die Haftung für Gepäckschäden. Sie folgt dem in Artikel 17 Abs. 2, Artikel 19 und 22 Abs. 2 und 5 MÜ und dem in der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 niedergelegten Haftungskonzept. Die Vorschrift ersetzt die Gepäckschadenshaftung nach § 44 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2, § 45 und § 46 Abs. 2 LuftVG a. F.

Absatz 1 regelt die Haftung für die Zerstörung, die Beschädigung und den Verlust von aufgegebenem Reisegepäck: Schadenszeitraum ist die Dauer der Luftbeförderung. Entsprechend Artikel 17 Abs. 2 Satz 1 MÜ und § 44 Abs. 2 Satz 2 LuftVG a. F. kommt es darauf an, ob sich das Reisegepäck an Bord eines Luftfahrzeugs oder sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befindet. Anspruchsgegner ist auch hier der Luftfrachtführer. Anders als nach bisherigem Recht (§ 45 LuftVG a. F.), das eine Haftung für vermutetes Verschulden vorsah, ist die Haftung jetzt nach dem Vorbild des Artikels 17 Abs. 2 Satz 1 MÜ als verschuldensunabhängige Haftung ausgestaltet, die zusammen mit der Haftung für nicht aufgegebenes Gepäck und der Haftung für verspätete Beförderung von aufgegebenem Gepäck nach den Absätzen 4 und 5 grundsätzlich einem Haftungshöchstbetrag von 1 000 Sonderziehungsrechten unterliegt (vgl. die Erläuterungen zu Absatz 4, 5). Satz 2 sieht, Artikel 17 Abs. 2 Satz 2 MÜ folgend, einen Haftungsausschluss für den Fall vor, dass der Schaden durch die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel verursacht wurde. Es handelt sich um eine spezialgesetzliche Regelung des Mitverschuldens, die Artikel 20 MÜ für den Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens und § 49 i. V. m. § 34 LuftVG für den Anwendungsbereich des LuftVG bereits allgemein enthalten.

Absatz 2 regelt die Haftung für die verspätete Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks. Eine ausdrückliche Haftung für Verspätungsschäden war im nationalen Lufthaftungsrecht – anders als im internationalen Lufthaftungsrecht (Artikel 19 WA) – bisher nicht enthalten. Ihre Aufnahme dient der Harmonisierung mit dem internationalen Haftungsrecht nach dem Montrealer Übereinkommen. Die Haftung setzt bei Verspätung ein. Wann eine Verspätung rechtserheblich ist und Schadensersatzansprüche auslöst, lässt die Vorschrift ebenso offen, wie Artikel 19 MÜ oder deren Vorgängervorschrift Artikel 19 WA. Die weitere Konkretisierung ist mithin der Rechtsprechung überlassen. Für Artikel 19 WA

nimmt sie etwa eine Rechtserheblichkeit dann an, wenn die Zeit, die ein vernünftiger Passagier in seine Überlegungen einbezieht, unangemessen überschritten ist (Schmid, in Giemulla/Schmid, WA, § 19 WA, Rn. 6, m. w. N.). Anspruchsgegner ist auch hier der Luftfrachtführer. Die Haftung ist gemäß Absatz 2 Satz 2 – Artikel 19 MÜ folgend – als Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltet. Danach hat der Luftfrachtführer die Möglichkeit, sich zu entlasten. Soweit er beweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder solche Maßnahmen nicht treffen konnten, wird der Luftfrachtführer von der Haftung nach Absatz 2 Satz 1 frei. Für die Folgen unverschuldeter Verspätungen bei der Beförderung von Reisegepäck muss er daher auch nicht einstehen. Die Haftung ist nach den Absätzen 4 und 5 grundsätzlich auf 1 000 Sonderziehungsrechte begrenzt (vgl. die Erläuterungen zu Absatz 4, 5).

Absatz 3 regelt die Haftung für nicht aufgegebenes Reisegepäck (Handgepäck) und Sachen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt: Auch diese Haftung setzt nach Satz 1 – ebenso wie die Haftung für aufgegebenes Reisegepäck nach Absatz 1 – zunächst bei Zerstörung, Beschädigung oder Verlust ein. Anspruchsgegner ist auch hier der Luftfrachtführer. Anders als nach bisherigem Recht (§ 44 Abs. 1 Satz 2, § 45 LuftVG a. F.), das eine Haftung für vermutetes Verschulden vorsah, ist die Haftung jetzt nach dem Vorbild des Artikels 17 Abs. 2 Satz 3 MÜ als reine Verschuldenshaftung ausgestaltet. Ebenso wie dort ist die Rechtswidrigkeit als Anspruchsvoraussetzung nicht ausdrücklich erwähnt. Eine entsprechende teleologische Reduktion bleibt daher hier wie dort der Rechtsprechung überlassen. Sodann regelt Satz 2 die Haftung für die verspätete Beförderung nicht aufgegebenen Reisegepäcks: Für sie gilt Absatz 2 entsprechend. Wie bei der verspäteten Beförderung von Passagieren und aufgegebenem Gepäck besteht daher auch hier eine Haftung für vermutetes Verschulden. Dies ist sachgerecht, weil die verspätete Beförderung regelmäßig auf der gleichen – in der Sphäre des Luftfrachtführers liegenden – Ursache beruhen wird und den Fluggast, das aufgegebene und das nicht aufgegebene Gepäck in gleicher Weise betreffen dürfte. Die Vorschrift vollzieht insoweit die einheitliche Haftungsregelung des Montrealer Übereinkommens für Verspätungsschäden (Artikel 19) nach. Die Haftung ist nach den Absätzen 4 und 5 der Höhe nach grundsätzlich auf 1 000 Sonderziehungsrechte begrenzt (vgl. die Erläuterungen zu Absatz 4, 5).

Dieses zwischen aufgegebenem und nicht aufgegebenem Reisegepäck differenzierende Haftungskonzept trägt dem Umstand Rechung, dass aufgegebenes Reisegepäck anders als nicht aufgegebenes Reisegepäck den Zugriffs- und Überprüfungsmöglichkeiten des Fluggastes entzogen sind und nur dem Luftfrachtführer Maßnahmen zur Vermeidung von Schädigung oder Verlust aufgegebenen Reisegepäcks möglich und zumutbar sind.

Absatz 4 regelt nach dem Vorbild des Artikels 22 Abs. 2 MÜ zunächst eine grundsätzliche betragsmäßige Haftungsbegrenzung für alle Reisegepäckschäden auf 1 000 Rechnungseinheiten (nach § 49b Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds) (Satz 1). Der Höchstbetrag gilt für die Zerstörung, die Beschädigung und den Verlust aufgegebenen Reisegepäcks (Absatz 1) ebenso wie für seine verspätete Beförderung (Absatz 2). Er begrenzt sowohl die Haftung für aufgegebenes (Absatz 1 und 2) als auch für nicht aufgegebenes Reisegepäck (Absatz 3). Eine höhere Haftung kann der Fluggast für aufgegebenes Reisegepäck erreichen, indem er bei der Übergabe an den Luftfrachtführer ein Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig deklariert und – soweit gefordert – hierfür einen Zuschlag entrichtet (Satz 2). Ist dies erfolgt, so haftet der Luftfrachtführer bis zu dem deklarierten Betrag (Satz 3), stets allerdings begrenzt auf das tatsächliche Interesse des Fluggastes an der Ablieferung (Satz 3 a. E.).

Den Haftungshöchstgrenzen nach Absatz 4 ist der Geschädigte nach Absatz 5 allerdings dann nicht unterworfen, wenn der Schaden vom Luftfrachtführer oder seinen Leuten in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist. Diese Vorschrift folgt inhaltlich der Regelung des Artikels 22 Abs. 5 MÜ sowie des § 48 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVG a. F. und trägt dem Rechtsgedanken des § 276 Abs. 3 BGB ebenso Rechnung wie der Tatsache, dass in diesen Fällen groben Verschuldens eine Haftungsbegrenzung nicht gerechtfertigt erscheint. In seiner Formulierung folgt Absatz 5 – entsprechend § 48 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVG a. F., aber abweichend von Artikel 22 Abs. 5 MÜ – der Terminologie des deutschen Schadensersatzrechts, ohne dass dadurch auch der Umfang der Haftung abweichend vom Montrealer Übereinkommen geregelt werden soll. Denn das deutsche Schadensersatzrecht kennt grundsätzlich nur Vorsatz und (einfache und grobe) Fahrlässigkeit als Verschuldensformen (§ 276 BGB), nicht hingegen die nach Artikel 22 Abs. 5 MÜ maßgebliche Absicht oder Leichtfertigkeit. Und das nach Artikel 22 Abs. 5 MÜ maßgebliche kognitive Verschuldenselement „Bewusstsein, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird“ ist nach deutscher Zivilrechtsdogmatik nur mit der Verschuldensform des Vorsatzes verbunden, nicht aber mit der gravierendsten Form der Fahrlässigkeit, mag man sie – deutscher Zivilrechtsterminologie entsprechend – als grobe Fahrlässigkeit bezeichnen oder als Leichtfertigkeit.

Absatz 4 und 5 führen damit im Ergebnis bei einfacher Fahrlässigkeit zu einer gegenüber dem bisherigen Recht geringfügigen Herabsetzung der Haftungshöchstsumme für Gepäckschäden von 1700 Euro auf 1 000 Sonderziehungsrechte. Diese Einschränkung des Verbraucherschutzes ist indes zum einen durch die Harmonisierung des nationalen mit dem internationalen und europäischen Haftungsrecht geboten, damit nicht für den – vergleichsweise geringen – Anwendungsbereich des nationalen Rechts (dazu unter A II, 1), etwa nationale Luftbeförderungen durch einen Luftfrachtführer, der nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, andere Haftungshöchstgrenzen gelten. Zum anderen wird diese Einschränkung durch eine Ausweitung der Gepäckschadenshaftung an anderer Stelle kompensiert, indem diese nun bei Substanzschäden an aufgegebenem Reisegepäck verschuldensunabhängig ausgestaltet ist (Absatz 1), während sie nach bisherigem Recht verschuldensabhängig war (§ 44 Abs. 2, § 45 LuftVG a. F.), und indem diese auf Verspätungsschäden ausgedehnt wird (Absatz 2). Im Übrigen sind nach neuem Recht weitergehende Schadensersatzansprüche auch bei einfacher Fahrlässigkeit nicht ausgeschlossen, wenn der Fluggast eine Interessendeklaration abgegeben hat (Absatz 4 Satz 2, 3).

Absatz 6 greift für den Anwendungsbereich des LuftVG die Regelung des Artikels 31 MÜ auf: Danach besteht im Falle der Beschädigung oder der verspäteten Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks die Pflicht zur unverzüglichen Schadensanzeige (Satz 1; vgl. Artikel 31 Abs. 2 MÜ): bei der Beschädigung des Gepäcks binnen sieben Tagen nach der Annahme (vgl. Artikel 31 Abs. 2 Satz 1 MÜ), bei der verspäteten Beförderung jedenfalls binnen 21 Tagen, nachdem das Reisegepäck dem Fluggast zur Verfügung gestellt worden ist (vgl. Artikel 31 Abs. 2 Satz 2 MÜ). Die Anzeige hat, Artikel 31 Abs. 3 MÜ folgend, schriftlich zu erfolgen. Entsprechend Artikel 31 Abs. 3 MÜ ist nach Satz 3 die Übergabe oder die Absendung der Anzeige für die Fristwahrung ausreichend. Folge nicht rechtzeitiger Schadensanzeige ist der Anspruchsverlust (Satz 1; vgl. Artikel 31 Abs. 4 MÜ), solange nicht arglistiges Handeln des Luftfrachtführers festzustellen ist (Satz 2; vgl. Artikel 31 Abs. 4 MÜ). Satz 4 nimmt die Vermutung des Artikels 31 Abs. 1 MÜ der unbeschädigten Ablieferung bei vorbehaltloser Annahme auf. Diese Regelungen ersetzen die Anzeigepflicht nach §§ 47, 40 LuftVG a. F. und begrenzen sie nach dem Vorbild des Montrealer Übereinkommens zugleich auf Gepäckschäden.

Wie schon Artikel 17 Abs. 3 MÜ für seinen Anwendungsbereich, so legt Absatz 7 für denjenigen des LuftVG fest, dass Ansprüche wegen des Verlustes von Reisegepäck erst geltend gemacht werden können, wenn der Luftfrachtführer den Verlust anerkannt hat oder wenn seit dem Tag des erwarteten Eintreffens mehr als 21 Tage verstrichen sind. Damit wird zum einen klargestellt, wann nur eine Verspätung und wann schon ein rechtserheblicher Verlust eingetreten ist. Zum anderen wird damit Schadensersatzzahlungen vorgebeugt, die rückabgewickelt werden müssten, wenn sich das zunächst verlorene Gepäckstück nach kurzer Zeit wiederfindet.

Zu § 48 LuftVG (Haftung auf Grund sonstigen Rechts)

Der neu gefasste § 48 LuftVG enthält wie schon seine Vorgängerregelung § 48 LuftVG a. F. Regeln über die Schadensersatzhaftung nach Anspruchsgrundlagen außerhalb des Haftungsrechts des LuftVG – in Absatz 1 für die Haftung des Luftfrachtführers, im Absatz 2 für die Haftung seiner Leute und in Absatz 3 für die Haftung beider. Ziel ist es vor allem, sicherzustellen, dass die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen der speziellen lufthaftungsrechtlichen Vorschriften dieses Unterabschnitts durch ein Rekurrieren auf andere schadensersatzrechtliche Anspruchsgrundlagen nicht unterlaufen werden. Insoweit folgen diese Regelungen den Artikeln 29 und 30 MÜ.

§ 48 betrifft nur Schadensersatzansprüche, nicht indes Ansprüche, die auf eine andere Rechtsfolge als Schadensersatz gerichtet sind (vgl. zu § 48 LuftVG a. F.: Staudinger/J. Eckert, vor § 651c ff., Rn. 38, vgl. auch Erläuterungen zu § 46 a. E.).

Absatz 1 übernimmt wörtlich § 48 Abs. 1 Satz 1 LuftVG a. F. Seine Regelung entspricht zugleich Artikel 29 Satz 1, 1. Halbsatz MÜ. Hiernach unterliegt der Anspruch auf Schadensersatz gegen den Luftfrachtführer, unabhängig von seinem Rechtsgrund – sei es Vertrag, Delikt oder ein anderer Rechtsgrund – stets den Voraussetzungen und Beschränkungen dieses Unterabschnitts.

Verdrängt oder jedenfalls den lufthaftungsrechtlichen Voraussetzungen und Beschränkungen unterworfen werden hierdurch auch Schadensersatzansprüche gegen den Luftfrachtführer, der Reiseveranstalter i. S. d. §§ 651a ff. BGB ist, nach dem Reisevertragsrecht des BGB (Staudinger/J. Eckert, vor §§ 651c ff., Rn. 36 m. w. N.; MünchKomm-Tonner, § 651h Rn. 35; vgl. Erläuterungen zu Artikel 29 in der Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen). Soweit damit die Haftung gegenüber dem Pauschalreiserecht erweitert wird, folgt die Zulässigkeit aus Artikel 8 der EG-Richtlinie (90/314/EWG) des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen. Soweit damit die Haftung gegenüber dem Pauschalreiserecht beschränkt wird, folgt die Zulässigkeit aus Artikel 5 Abs. 2 Satz 3 der Richtlinie. Wie § 651h Abs. 2 BGB zeigt, werden von dieser Einschränkung des Pauschalreiserechts auch solche Bestimmungen des nationalen Rechts erfasst, die auf einem internationalen Übereinkommen beruhen. Ebenso wie § 48 Abs. 1 LuftVG a. F. auf Artikel 24 WA 1955 zurückgeht, geht der neue § 48 Abs. 1 auf Artikel 29 MÜ zurück.

Die Vorschrift betrifft indes nur Ansprüche für solche Schäden, deren Ersatz in diesem Unterabschnitt geregelt ist. Dies folgt aus § 44. Für Schäden, deren Ersatz nicht in diesem Unterabschnitt geregelt ist – andere als die in § 44 aufgelisteten Schäden (z. B. Personenschäden, die nicht aus einem Unfall herrühren), Schäden, die nicht bei einer Luftbeförderung eintreten, und Schäden bei einer Luftbeförderung, die nicht aus Vertrag geschuldet ist –, ergeben sich die Ersatzansprüche uneingeschränkt aus allgemeinem Vertrags- oder Deliktsrecht. Dies wurde bereits für den wortgleichen § 48 Abs. 1 Satz 1 LuftVG a. F. angenommen (Giemulla, in Giemulla/Schmid, LuftVG, § 48, Rn. 3, 6, a. A. Mühlbauer, VersR 2001, 1480, 1483). § 44 stellt dies nunmehr ausdrücklich klar, indem er die Vorschriften dieses Unterabschnitts – soweit nicht die dort genannten Übereinkünfte und Verordnungen vorgehen – nur für die in § 44 aufgeführten und dort näher konkretisierten Schäden anwendbar erklärt. Damit ist auch § 48 nur anwendbar, wenn und soweit ein Schadensfall vorliegt, der die Voraussetzungen des § 44 erfüllt. Eine weitergehende Sperrwirkung, die auch Schäden außerhalb des Regelungsbereichs dieses Unterabschnitts erfasste, wäre auch nicht sachgerecht. Sie würde Schutzlücken zu Lasten des Fluggastes schaffen. So würden etwa Lebensmittelvergiftungen durch an Bord gereichtes Essen, die als nicht unfallbedingte Personenschäden den Regelungen dieses Unterabschnitts nicht unterfallen würden, kompensationslos gestellt. Der Fluggast muss aber nicht nur vor luftfahrtspezifischen Risiken geschützt werden, sondern auch vor luftfahrtunspezifischen Risiken, zu deren Vermeidung der Luftfrachtführer verpflichtet ist (vgl. Müller-Rostin, NZV 2002, 182, 183, zur Parallelvorschrift im Warschauer Abkommen). Enthalten die Vorschriften dieses Unterabschnitts hierzu keine Regelungen, muss er für diese Schäden auf die allgemeinen Vorschriften zurückgreifen können. Dies entspricht auch Artikel 29 Satz 1, 1. Halbsatz MÜ (vgl. dazu die entsprechenden Ausführungen zu Artikel 29 MÜ in der Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen).

Ist hiernach Absatz 1 anwendbar, so sind für die betroffenen Schadensersatzansprüche sowohl die luftverkehrsrechtlichen Haftungsvoraussetzungen, als auch die Haftungsbegrenzungen und die Voraussetzungen ihres Eingreifens

maßgeblich, mögen sie die Haftung durch einen Höchstbetrag oder auf andere Weise – etwa durch Anzeigepflichten (vgl. § 47 Abs. 6) oder Ausschlussfristen (vgl. § 49a) – begrenzen.

Während noch § 48 Abs. 1 Satz 2 LuftVG a. F. die von Satz 1 angeordnete Maßgeblichkeit der Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen bei grob fahrlässiger und vorsätzlicher Schadensverursachung entfallen ließ, ist diese Bestimmung in die Neuregelung nicht übernommen worden. Dies beruht auf dem Bestreben, eine weitmöglichst harmonisierte Haftung für das nationale Lufthaftungsrecht orientiert an dem Standard des Montrealer Übereinkommens festzuschreiben. Und auch das Montrealer Übereinkommen enthält eine solche Ausnahme für die grob fahrlässige und vorsätzliche Schadensverursachung nicht (vgl. Artikel 29).

Absatz 2 regelt die Haftung anderer Ersatzpflichtiger als des Luftfrachtführers. Satz 1, der wörtlich § 48 Abs. 2 Satz 1 LuftVG a. F. entspricht, stellt zunächst klar, dass – anders als dies Absatz 1 für den Luftfrachtführer selbst anordnet – die Haftung anderer Ersatzpflichtiger wegen der in diesem Unterabschnitt geregelten Schäden unberührt bleibt. Sie haften grundsätzlich weiter uneingeschränkt nach den allgemeinen, insbesondere den deliktsrechtlichen Vorschriften.

Besondere Regelungen enthält Satz 2 für den Hauptanwendungsfall der Haftung anderer Ersatzpflichtiger: für die Leute des Luftfrachtführers. Dabei wird – wie schon im bisherigen Lufthaftungsrecht – der schon traditionelle Begriff (vgl. Artikel 20, 25A WA) der „Leute“ verwendet, ohne ihn näher zu erläutern. Er umfasst alle Personen, deren sich der Luftfrachtführer bei der Ausführung der Beförderung bedient, seien sie angestellt oder selbständig, sofern sie in Ausführung der ihnen vom Luftfrachtführer übertragenen Verrichtung handeln (Schmid, in Giemulla/Schmid, § 45 LuftVG, Rn. 15 m. w. N.). Während das Verhalten der Leute des Luftfrachtführers diesem grundsätzlich zugerechnet wird und eine Haftung des Luftfrachtführers begründet (vgl. § 45 Abs. 2 Nr. 1, § 46 Abs. 1 Satz 2, § 46 Abs. 2 Satz 2, § 47 Abs. 2 Satz 2, § 47 Abs. 3, Abs. 5), betrifft Absatz 2 die Eigenhaftung der Leute. Auch sie haften wie andere Ersatzpflichtige gemäß Satz 1 nach den allgemeinen, insbesondere den deliktsrechtlichen Vorschriften; dies gilt jedoch nach Satz 2 nicht uneingeschränkt. Vielmehr können sie sich auf die Voraussetzungen und Beschränkungen dieses Unterabschnitts berufen. Die Regelung folgt damit Artikel 30 Abs. 1 MÜ. Gemäß seinem Vorbild und zwecks einer weitestgehenden Harmonisierung des nationalen mit dem internationalen Haftungsrecht nach dem Montrealer Übereinkommen wird die Berufung auf die für den Luftfrachtführer nach diesem Unterabschnitt geltenden Voraussetzungen und Beschränkungen auch allgemein zugelassen. Die noch der Vorgängerregelung des § 48 Abs. 2 Satz 2 LuftVG a. F. enthaltene Beschränkung auf die Haftungshöchstgrenzen, die ihrerseits dem Vorbild des Artikels 25A WA folgte, ist damit entfallen.

Anders als noch die Vorgängerregelung des § 48 Abs. 2 Satz 2 LuftVG a. F. für die Berufung auf die Haftungshöchstgrenzen des § 46 LuftVG a. F. enthält die Neuregelung auch keinen Ausschluss der Berufung auf die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Dies weicht zwar vom Wortlaut des Artikels 30 Abs. 3 MÜ ab, vermeidet damit aber die dort bestehenden Auslegungsschwierigkeiten (vgl. dazu im Einzelnen die Erläuterungen zu Artikel 30 in der Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen) und führt bei sachgemäßer Auslegung des Artikels 30 MÜ letztlich auch ohne weitere Regelung zum selben Ergebnis:

Soweit damit die Haftungsvoraussetzungen und -begrenzungen anwendbar bleiben, die nicht Haftungshöchstbeträge betreffen, wie etwa die Anzeigepflichten nach § 47 Abs. 6 oder die Ausschlussfrist nach § 49a LuftVG, gewährleistet nur ihre Anwendbarkeit auf die Haftung der Leute auch im Falle vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung, dass die Leute nicht schärfer als der Luftfrachtführer selbst haften. Nur dann können die für den Luftfrachtführer geltenden Haftungsvoraussetzungen und Haftungsbeschränkungen nicht dadurch unterlaufen werden, dass die Leute erleichtert in Anspruch genommen werden können und der Luftfrachtführer, ohne dass die Haftungsvoraussetzungen in seiner Person vorlägen, im Wege eines arbeitsrechtlichen Freistellungs- oder Regressanspruchs gleichwohl ersatzpflichtig wäre.

Soweit Haftungshöchstbeträge für die Verspätungs- und Gepäckschadenshaftung betroffen sind, gewährleisten bereits die von der Verweisung des § 48 Abs. 2 Satz 2 LuftVG umfassten § 46 Abs. 2 Satz 2 und § 47 Abs. 5 LuftVG, dass diese die Haftung der Leute bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit nicht begrenzen. Insoweit bedarf es keiner weiteren Regelung.

Soweit der Haftungshöchstbetrag für die Personenschadenshaftung betroffen ist, begrenzt dieser bereits bei einfacher Fahrlässigkeit nicht mehr die Haftung des Luftfrachtführers (§ 45 Abs. 2, § 48 Abs. 1 LuftVG; Artikel 21 Abs. 2 MÜ). Dies würde auch für die Leute kraft § 48 Abs. 2 Satz 2 selbst dann gelten, wenn – Artikel 30 Abs. 3 MÜ – folgend, diese Vorschrift bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung für nicht anwendbar erklärt würde. Denn wie dies für das Montrealer Übereinkommen (Artikel 30 Abs. 3 MÜ) (vgl. die entsprechenden Erläuterungen zu Artikel 30 in der Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen) bereits festgestellt werden konnte, folgt schon aus der Möglichkeit, sich auf die Voraussetzungen und Beschränkungen der Luftfrachtführerhaftung als solcher berufen zu können (§ 48 Abs. 2 Satz 2), dass auch für die Leute die Haftungshöchstgrenze des § 45 Abs. 2 nur dann eingreifen kann, wenn ihre für den Luftfrachtführer geltenden Voraussetzungen – also kein Verschulden – vorliegen. Da eine Haftung der Leute indes nur im Fall von wenigstens einfacher Fahrlässigkeit besteht (§ 823 BGB), kann die nur für die unverschuldete Schadensverursachung eingreifende Haftungshöchstgrenze (§ 45 Abs. 2) ihre Haftung in keinem Fall begrenzen.

Absatz 3 knüpft an die Vorgängervorschrift des § 48 Abs. 3 LuftVG a. F. an, passt sie jedoch dem veränderten Haftungssystem an. Er folgt der Vorbildregelung des Artikels 30 Abs. 2 MÜ, vermeidet aber durch seine neue Formulierung die dort in Verbindung mit Artikel 30 Abs. 3 MÜ bestehenden Auslegungsschwierigkeiten (vgl. dazu die Erläuterungen zu Artikel 30 Abs. 3 MÜ in der Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen) und führt bei sachgemäßer Auslegung des Artikels 30 MÜ letztlich auch ohne weitere Regelung zum selben Ergebnis:

Nach Absatz 3 darf der Gesamtbetrag, der von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Ersatz geschuldet wird, insgesamt die nach §§ 45, 46 und 47 LuftVG maßgeblichen Beträge nicht überschreiten. Dies gilt, wie der Wortlaut deutlich macht, selbstverständlich nur, soweit diese Beträge für die Haftung beider maßgeblich sind.

Wie auch in Absatz 2 wurde auf einen Ausschluss dieser Regelung für die Fälle der vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Schadensverursachung verzichtet. Dies dient der Vermeidung von Auslegungsschwierigkeiten, die mit der entsprechenden Regelung des Artikels 30 Abs. 3 i. V. m. Artikel 30 Abs. 2 MÜ verbunden waren (vgl. dazu die Erläuterungen zu Artikel 30 Abs. 3 MÜ in der Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen). Eine substantielle Änderung ist damit gegenüber dem Montrealer Übereinkommen nicht verbunden: Die Haftungshöchstgrenzen der Verspätungs- und Gepäckschadenshaftung gelten bereits nach § 46 Abs. 2 Satz 2, § 47 Abs. 5 LuftVG i. V. m. § 48 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Satz 2 LuftVG weder für den Luftfrachtführer noch für seine Leute bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung. Insoweit bedarf es keiner weiteren Ausschlussregelung. Die Haftungshöchstgrenze bei der Personenschadenshaftung greift bereits bei einfacher Fahrlässigkeit nicht ein, sondern nur bei nicht verschuldeter Schadensverursachung (§ 45 Abs. 2, § 48 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Satz 2 LuftVG). Deshalb ist diese Haftungshöchstgrenze für die Haftung der Leute ohne Belang. Sie haften nach § 823 BGB stets verschuldensabhängig, dann aber unbegrenzt. Eine Haftungshöchstgrenze, deren Durchbrechung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit angeordnet werden könnte, ist also nicht vorhanden. Praktische Bedeutung hat der Absatz 3 daher in jedem Fall nur bei Gepäck- und Verspätungsschäden.

Zu § 48a LuftVG (Luftbeförderung durch mehrere Luftfrachtführer)

§ 48a LuftVG übernimmt die Regelung des Artikels 36 MÜ in nationales Recht. Er behandelt den Fall, dass an einer Luftbeförderung mehrere Luftfrachtführer in der Weise beteiligt sind, dass sie einzelne Abschnitte der Beförderung übernommen haben, ohne zueinander im Verhältnis eines vertraglichen und ausführenden Luftfrachtführers i. S. d. § 48b zu stehen. § 48a gilt auch im Verhältnis mehrerer vertraglicher Luftfrachtführer i. S. d. § 48b zueinander. Im Verhältnis mehrerer ausführender Luftfrachtführer i. S. d. § 48b gilt § 48a nicht. Insoweit enthält § 48b Abs. 2 selbst eine vorrangig anzuwendende Spezialvorschrift.

Absatz 1 betrifft die Haftung bei Tötung, Körperverletzung, Gesundheitsbeschädigung oder verspäteter Beförderung von Personen (§§ 45, 46). Artikel 36 Abs. 2 MÜ folgend, begrenzt er die Verantwortlichkeit des Luftfrachtführers, der an einer nacheinander durch mehrere Luftfrachtführer erfolgenden Luftbeförderung beteiligt ist, auf denjenigen Beförderungsabschnitt, den er selbst übernommen hat. Dies gilt unabhängig davon, ob die Luftbeförderung als Gegenstand eines Vertrages anzusehen ist, etwa weil die Angaben zu den Beförderungsabschnitten insgesamt in einem Flugschein enthalten sind.

Absatz 2 sieht – Artikel 36 Abs. 3 MÜ folgend – bei Gepäckschäden eine erhebliche Erleichterung für den Geschädigten vor: Da sich das Gepäckstück nicht in seiner Obhut, sondern in derjenigen der Luftfrachtführer befindet, vermag er bei einer nacheinander durch mehrere Luftfrachtführer erfolgenden Beförderung im Allgemeinen nicht festzustellen, auf welchem Beförderungsabschnitt die Zerstörung, die Beschädigung, der Verlust oder die Verspätung eingetreten ist. Hier ermöglicht ihm nun Absatz 2 Satz 1 seinen Anspruchsgegner zwischen den genannten Luftfrachtführern auszuwählen. Nach Satz 2 haften sie als Gesamtschuldner.

Zu § 48b LuftVG (Haftung des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers)

Anknüpfend an die Regelung des § 49a LuftVG a. F. enthält § 48b spezielle Haftungsregelungen für den Fall, dass die Luftbeförderung nicht durch den vertraglich hierzu Verpflichteten, sondern von einem anderen ausgeführt wird. Während die diesbezüglichen Regelungen des § 49a LuftVG a. F. bereits den wesentlichen Regelungsinhalt des Zusatzabkommens von Guadalajara (ZAG) für die nationale Luftverkehrshaftung übernahmen, übernimmt § 48b die an ihm orientierten Regelungen des Kapitels V des Montrealer Übereinkommens (Artikel 39 ff.).

Absatz 1 enthält zunächst eine Legaldefinition des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers, der den weiteren Bestimmungen zugrunde gelegt wird. Diese Definition nimmt diejenige des Artikels 39 MÜ auf, der – wie schon das ZAG – ebenfalls zwischen „vertraglichem" und „ausführendem Luftfrachtführer" unterscheidet. Die Bezeichnung des ausführenden Luftfrachtführers als „Dritten" nach § 49a LuftVG a. F. wird wegen seiner Unschärfe und zur Vermeidung von Verwechselungen mit der Drittschadenshaftung aufgegeben. „Ausführender Luftfrachtführer" ist, wer eine Luftbeförderung, zu der sich ein anderer verpflichtet hat, mit dessen Einverständnis ausübt, „vertraglicher Luftfrachtführer" derjenige, der die Luftbeförderung, zu der er sich verpflichtet hat, durch einen anderen ausführen lässt. Die Pflicht zur Luftbeförderung besteht dabei aus einem Vertrag mit dem vertraglichen Luftfrachtführer, der die Luftbeförderung des Fluggastes und seines Gepäcks zum Gegenstand hat, mag er mit dem Fluggast selbst oder mit einem anderen geschlossen sein (vgl. Artikel 39 MÜ). Das Einverständnis wird im Allgemeinen aus einem weiteren Vertrag zwischen vertraglichem und ausführendem Luftfrachtführer folgen. Es wird nach Satz 2 – insoweit § 49a Abs. 1 Satz 2 LuftVG a. F. und Artikel 39 Satz 2 MÜ folgend – vermutet. Damit wird dem geschädigten Fluggast nachgelassen, Existenz und Inhalt eines Vertrages zwischen vertraglichem und ausführendem Luftfrachtführer darlegen und beweisen zu müssen, die sich im Allgemeinen seiner Kenntnis entziehen. Kennzeichnend ist also, dass der ausführende Luftfrachtführer nicht unmittelbar durch eine vertragliche Beziehung mit dem Fluggast verbunden ist.

Absatz 1 Satz 1 lässt, insoweit § 49a Abs. 1 Satz 1 LuftVG a. F. und Artikel 40 MÜ folgend, ausführenden und vertraglichen Luftfrachtführer nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts grundsätzlich nebeneinander haften. Satz 3 legt ausdrücklich fest, dass sie als Gesamtschuldner haften. Dies orientiert sich an Artikel 41 Abs. 2 Satz 2 und 3, Artikel 44 und Artikel 45 MÜ und erklärt sich daraus, dass die Ausführung der Luftbeförderung durch einen anderen nicht zu einer Doppelung der Ansprüche führen kann.

Absatz 2 knüpft an § 49a Abs. 2 LuftVG a. F. an und nimmt Artikel 40 MÜ a. E. in nationales Recht auf: Geregelt ist das Zusammentreffen einer nacheinander durch mehrere Luftfrachtführer erfolgenden Beförderung (§ 48a) und einer Beförderung durch einen ausführenden Luftfrachtführer (§ 48b Abs. 1). Hierfür bestimmt Absatz 2 als lex specialis gegenüber § 48a, dass der ausführende Luftfrachtführer nur für die Schäden haftet, die auf der Teilstrecke entstehen, auf der er die Beförderung ausführt. Im Umkehrschluss ergibt sich daraus die weitere, der ausdrücklichen Regelung des Artikels 40 MÜ entsprechende Folgerung, dass der vertragliche Luftfrachtführer nach § 48b Abs. 1 für die gesamte Beförderung haftet, solange nicht auch sie eine nacheinander durch mehrere Luftfrachtführer erfolgende Beförderung ist. Dann gilt § 48a.

Absatz 3 knüpft an der Vorgängerregelung § 49a Abs. 3 LuftVG a. F. an und übernimmt Artikel 41 MÜ für nationale Luftbeförderungen. Satz 1 bestimmt die Zurechnung des Verhaltens des ausführenden Luftfrachtführers und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute auf den vertraglichen Luftfrachtführer. Die Vorschrift entspricht in ihrem Regelungsgehalt § 49a Abs. 3 Satz 1 LuftVG a. F. und Artikel 41 Abs. 1 MÜ.

Absatz 3 Satz 2 bestimmt – umgekehrt – die grundsätzliche Zurechnung des Verhaltens des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute auf den ausführenden Luftfrachtführer. Die Vorschrift entspricht in ihrem Regelungsgehalt § 49a Abs. 3 Satz 2 LuftVG a. F. und Artikel 41 Abs. 2 Satz 1 MÜ. Gegenüber § 49a Abs. 3 Satz 2 LuftVG a. F. wird – Artikel 41 Abs. 2 Satz 1 MÜ folgend – lediglich die Beweislast für die Beziehung des Verhaltens auf die von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung umgekehrt.

Die Zurechung des Verhaltens des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute auf den ausführenden Luftfrachtführer erfährt – wiederum § 49a Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz und Satz 3 LuftVG a. F. und Artikel 41 Abs. 2 Satz 2 und 3 MÜ folgend – durch die Sätze 3 und 4 indes erhebliche Einschränkungen: Nach Satz 3 haftet der ausführende Luftfrachtführer in keinem Fall über die Haftungshöchstgrenzen der §§ 45 bis 47 hinaus. Er muss sich also auch Vorsatz, grobe und einfache Fahrlässigkeit seitens des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute nicht in einer die Haftungshöchstbeträge übersteigenden Weise zurechnen lassen (vgl. zu § 49a Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz LuftVG a. F.: Schmid, in Giemulla/Schmid, § 49a LuftVG, Rn. 6). Nach Satz 4 gehen Vereinbarungen des vertraglichen Luftfrachtführers mit dem Fluggast über eine gegenüber den Vorschriften dieses Unterabschnitts verschärfte oder erweiterte Haftung, denen er nicht zugestimmt hat, nicht zu Lasten des ausführenden Luftfrachtführers. Diese Beschränkungen tragen dem Umstand Rechnung, dass der ausführende Luftfrachtführer gegenüber dem Fluggast nicht in einer vertraglichen Beziehung steht und der vertragliche Luftfrachtführer dementsprechend nicht in die Erfüllung eigener vertraglicher Pflichten eingebunden ist, er aber nach Absatz 1 gleichwohl grundsätzlich wie ein dem Fluggast vertraglich Verpflichteter haftet (vgl. Schmid, in Giemulla/Schmid, § 49a LuftVG, Rn. 1).

Absatz 4 enthält eine Sondervorschrift für die Schadensanzeige nach § 47 Abs. 6: Orientiert an Artikel 42 MÜ kann sie sowohl gegenüber dem vertraglichen Luftfrachtführer als auch gegenüber dem ausführenden Luftfrachtführer mit Wirkung gegenüber dem jeweils anderen angebracht werden.

Absatz 5 greift die Regelung des § 49a Abs. 4 Satz 1 LuftVG a. F. auf, soweit dieser auf § 48 Abs. 2 LuftVG a. F. verweist. Zugleich wird die Regelung des Artikels 43, 1. Halbsatz MÜ in die nationale Luftverkehrshaftung übernommen. Geregelt ist die Haftung der Leute des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers, soweit der ausführende Luftfrachtführer die Luftbeförderung vorgenommen hat. Für sie wird auf die entsprechende Anwendung des § 48 Abs. 2 verwiesen, d. h. sie können sich auf die für den Luftfrachtführer geltenden Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen berufen, nach dem 2. Halbsatz allerdings nur auf diejenigen, die für den Luftfrachtführer gelten, zu dessen Leuten sie gehören. Die Leute können sich damit auf die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen berufen, die für ihren jeweiligen Luftfrachtführer gelten. Damit ist sichergestellt, dass die für den ausführenden und vertraglichen Luftfrachtführer geltende einheitliche Haftung sowie die wechselseitige Verhaltenszurechnung nicht zu einer Erweiterung der jeweiligen Eigenhaftung der Leute führt. Nicht aufgenommen ist Artikel 43, 2. Halbsatz MÜ. Ein solcher klarstellender Hinweis ist entbehrlich.

Absatz 6 greift die Regelung des § 49a Abs. 4 Satz 1 LuftVG a. F. auf, soweit dieser auf § 48 Abs. 3 LuftVG a. F. verweist. Zugleich wird die Regelung des Artikels 44 MÜ in die nationale Luftverkehrshaftung übernommen. Die Vorschrift stellt – im Sinne einer gesamtschuldnerischen Haftung – klar, dass der Schadensersatzberechtigte den Ersatz des entstandenen Schadens nur einmal verlangen kann, auch wenn sowohl der ausführende Luftfrachtführer, als auch der vertragliche Luftfrachtführer, als auch ihre Leute haften. Indem Satz 1 § 48 Abs. 3 für den vertraglichen Luftfrachtführer und seine Leute sowie für den ausführenden Luftfrachtführer und seine Leute für entsprechend anwendbar erklärt, wird klargestellt, dass diese Vorschrift zunächst für den Gesamtbetrag des von dem ausführenden Luftfrachtführer und seinen Leuten einerseits und des von dem vertraglichen Luftfrachtführer und seinen Leuten andererseits geschuldeten Schadensersatzes maßgeblich ist: Der jeweils geschuldete Betrag darf – im Falle ihrer Anwendbarkeit – die Haftungshöchstgrenzen der §§ 45, 46 und 47 nicht übersteigen. Orientiert an Artikel 44, 1. Halbsatz MÜ bestimmt Satz 2 darüber hinaus, dass der von ihnen allen geschuldete Gesamtbetrag den höchsten Betrag nicht überschreiten darf, den einer von ihnen zu leisten verpflichtet ist. Zugleich kann aber jeder Haftende nach Satz 3, der Artikel 44, 2. Halbsatz folgt, nur bis zu dem für ihn geltenden Höchstbetrag in Anspruch genommen werden. Insoweit weicht die gemeinsame Haftung der Luftfrachtführer und ihrer Leute – als konsequente Folge der beschränkten Zurechung nach Absatz 3 – von einer gesamtschuldnerischen Haftung ab.

Nicht übernommen in den neuen § 48b wurde die Vorgängerregelung nach § 49a Abs. 4 Satz 1 LuftVG a. F. insoweit, als dort auch die entsprechende Anwendung der Unabdingbarkeit nach § 49 LuftVG a. F. mit der Maßgabe angeordnet wurde, dass sich die Zulässigkeit eines vertraglichen Haftungsausschlusses oder einer Haftungsbeschränkung i. S. v. § 49 Abs. 1 LuftVG a. F. für den ausführenden Luftfracht-

führer nach der Zulässigkeit für den vertraglichen Luftfrachtführer richte. Die Anwendbarkeit der Unabdingbarkeitsvorschrift nach § 49c auf den ausführenden Luftfrachtführer ist indes bereits von der Verweisung nach Absatz 1 Satz 1 umfasst. Wenn es danach für die Zulässigkeit eines vertraglichen Haftungsausschlusses oder einer Haftungsbeschränkung darauf ankommt, ob der (ausführende) Luftfrachtführer die Luftbeförderung entgeltlich oder geschäftsmäßig vorgenommen hat, so soll diese Wertung nicht geändert werden: Es soll für die Zulässigkeit jeweils darauf ankommen, ob die Beförderung für den vertraglichen oder für den ausführenden Luftfrachtführer entgeltlich oder geschäftsmäßig war. Der Luftfrachtführer soll sich von der Haftung freizeichnen können, wenn er die Luftbeförderung nicht kommerziell durchgeführt hat. Gilt dies nur für einen von ihnen, soll im Falle seiner Freizeichnung der jeweils andere haften.

Zu § 49 LuftVG (Anzuwendende Vorschriften)

Soweit die Haftungsvorschriften nach diesem Unterabschnitt Regelungslücken enthalten, verweist § 49 – wie bereits § 47 LuftVG a. F. – auf die entsprechende Anwendung der Vorschriften über die luftverkehrsrechtliche Drittschadenshaftung. Dies gilt im ausschließlichen Anwendungsbereich der luftverkehrsrechtlichen Haftung nach dem LuftVG (z. B. gegenüber Luftfrachtführern, die nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind, bei Inlandsflügen). Dies gilt nach § 44 aber auch im Anwendungsbereich der luftverkehrsrechtlichen Haftung nach der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 (z. B. gegenüber Luftfrachtführern, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind, bei Inlandsflügen) jedenfalls soweit, als dort entsprechende Vorschriften fehlen. Zur Schließung solcher Regelungslücken durch das nationale Recht wird auf die Erläuterungen in der Allgemeinen Begründung oben A II, 2 b und IV a. E. und zu § 44 verwiesen.

Mit der Verweisung auf § 34 LuftVG, die bereits in der Vorgängervorschrift § 47 LuftVG a. F. enthalten war, wird der Mitverschuldenseinwand auch für die Passagierschadenshaftung für anwendbar erklärt. Dies ergäbe sich indes auch bereits aus § 254 BGB, der auch für die luftverkehrsrechtliche Haftung gilt, weshalb der Verweisung nur deklaratorische Bedeutung zukommt. Für die Haftung nach der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 ergibt sich die Zulässigkeit des Mitverschuldenseinwands bereits aus Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung i. V. m. Artikel 20 MÜ.

Mit der ebenfalls schon in § 47 LuftVG a. F. enthaltenen Verweisung auf die §§ 35, 36 und 38 LuftVG wird bestimmt, dass auch die Regelungen der Drittschadenshaftung über die Person des Ersatzberechtigten sowie über den Umfang und die Art des Schadensersatzes bei der Passagierschadenshaftung anwendbar sind. Dies umfasst nach dem neuen § 36 Satz 2 LuftVG bei Personenschäden auch immateriellen Schadensersatz in Form von Schmerzensgeld – und zwar sowohl für die Haftung nach diesem Unterabschnitt (z. B. bei nationalen Luftbeförderungen durch einen Luftfrachtführer, der nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 ist) als auch über §§ 44, 49, 36 Satz 2 LuftVG für die Haftung nach der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 (z. B. bei nationalen Luftbeförderungen durch einen Luftfrachtführer, der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 ist). Insoweit schließen diese Vorschriften die im EG-Recht bestehende Regelungslücke außerhalb des Anwendungsbereiches des Montrealer Übereinkommens (vgl. zur Schließung solcher Regelungslücken die Erläuterungen in der Allgemeinen Begründung oben A II, 2 b und IV a. E. und zu § 44). Innerhalb des Anwendungsbereiches des Montrealer Übereinkommens wird sie durch § 1 Abs. 1 MontÜG geschlossen.

Die bisher enthaltene Verweisung auf die Verjährungsvorschrift der Drittschadenshaftung (§ 39 LuftVG) ist entfallen. Mit diesem Verweis wurde die Haftung aus dem Beförderungsvertrag nach §§ 44 ff. LuftVG der deliktsrechtlichen Verjährung unterstellt. Dieser Regelung bedarf es nicht mehr, nachdem im Zuge des Gesetzes zur Modernisierung des Schuldrechts mit Wirkung vom 1. Januar 2002 vertragliche und deliktische Verjährung angeglichen worden sind. Im Übrigen erscheint sie auch im Hinblick auf die neue Ausschlussregelung nach § 49a entbehrlich.

Auch der bisher enthaltene Verweis auf die Anzeigepflicht des § 40 ist nicht mehr aufgenommen. Das Montrealer Übereinkommen enthält in Artikel 31 eine eigenständige Anzeigepflicht. Sie beschränkt sich indes auf Schäden an aufgegebenem Reisegepäck und bezieht Personenschäden, Schäden an nicht aufgegebenem Reisegepäck und an Gegenständen, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, sowie Schäden durch Verspätung von Reisenden nicht mit ein. Diese Regelung ist in § 47 Abs. 6 aufgenommen worden. Aus Gründen der Harmonisierung mit dem internationalen und europäischen Haftungsregime wird auch im nationalen Recht auf weitergehende Anzeigepflichten verzichtet.

Zu § 49a LuftVG (Ausschlussfrist)

Mit dem neuen § 49a wird die Frist von zwei Jahren nach Artikel 35 MÜ und Artikel 29 WA, innerhalb derer eine Schadensersatzklage erhoben sein muss, in das nationale Recht übernommen, um durch die Parallelität von internationalem und nationalem Recht auch insoweit Rechtssicherheit zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die Klagefrist betrifft zunächst die Schadensersatzansprüche nach §§ 45 bis 47, nach § 48 Abs. 1 aber auch diejenigen aus anderen Rechtsgründen. Nach § 48 Abs. 2 sind auch die gegen die Leute des Luftfrachtführers gerichteten Ansprüche erfasst.

Wie diejenige nach Artikel 29 WA ist die Klagefrist eine Ausschlussfrist (vgl. BGHZ 62, 256). Der Fristbeginn wird durch Satz 2 wie in Artikel 35 Abs. 1, 2. Halbsatz MÜ und in Artikel 29 WA auf den Tag festgelegt, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist, an dem es dort hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen wurde. Die Fristberechnung erfolgt im Übrigen nach den allgemeinen Vorschriften. Der Fristablauf ist von Amts wegen zu beachten. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Einreichung der Klageschrift oder eines Antrags auf Erlass eines Mahnbescheids (OLG Köln ZLW 1982, 167, 174; LG Frankfurt am Main ZLW 1983, 63, 69).

Zu § 49b LuftVG (Umrechnung von Rechnungseinheiten)

§ 49b enthält die Umrechnungsvorschrift für die in §§ 45 bis 47 enthaltene Rechnungseinheit. Sie ist § 431 Abs. 4 HGB und Artikel 23 MÜ nachgebildet.

Satz 1 stellt klar, dass die in §§ 45 bis 47 erwähnte Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds ist.

Satz 2 bestimmt den für die Umrechung des Sonderziehungsrechts in Euro maßgeblichen Zeitpunkt: Im Fall einer gerichtlichen Entscheidung wird dieser – Artikel 23 Abs. 1 Satz 2 MÜ folgend – auf den Zeitpunkt der die Tatsacheninstanz abschließenden Entscheidung festgelegt. Im Fall einer außergerichtlichen Zahlung wird der Zeitpunkt der Zahlung für maßgeblich erklärt. Dies orientiert sich an § 244 Abs. 2 BGB. Insoweit fehlt eine Regelung im Montrealer Übereinkommen, weshalb auch § 3 MontÜG für Passagierschäden auf § 49b verweist.

Satz 3 regelt die für die Umrechnung des Sonderziehungsrechts in Euro maßgebliche Methode. Wie bereits nach Artikel 23 Abs. 1 Satz 3 MÜ ist die Methode anzuwenden, die der Internationale Währungsfonds an dem nach Satz 2 maßgeblichen Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

Zu § 49c LuftVG (Unabdingbarkeit)

§ 49c entspricht inhaltlich im Wesentlichen § 49 Abs. 1 und 2 LuftVG a. F. und übernimmt Artikel 26 MÜ für die nationale Luftverkehrshaftung: Nach Absatz 1 ist die luftverkehrsrechtliche Passagierschadenshaftung grundsätzlich auch vertraglich unabdingbar, um dem Passagier den haftungsrechtlichen Schutz uneingeschränkt zu erhalten. Wie § 49 Abs. 1 LuftVG a. F. betrifft die Unabdingbarkeit nur den Luftfrachtführer selbst. Die Haftung seiner Leute hingegen ist im Rahmen der allgemeinen Vorschriften (insbesondere § 276 Abs. 3 BGB) abdingbar.

Wie im bisherigen Recht besteht allerdings eine Ausnahme von der Unabdingbarkeit, wenn der Luftfrachtführer Luftbeförderungen nicht geschäftsmäßig vornimmt und die Beförderung unentgeltlich erfolgt. In diesen Fällen nicht kommerzieller Beförderung besteht nach wie vor ein Bedürfnis nach der Möglichkeit zur Freizeichnung. Auch diese Einschränkung der Unabdingbarkeit entspricht dem Montrealer Übereinkommen, denn nach Artikel 1 Abs. 1 MÜ ist das Montrealer Übereinkommen und damit auch die Unabdingbarkeit nach Artikel 26 MÜ ebenfalls nur bei gewerblicher oder entgeltlicher Beförderung anwendbar. Dies orientiert sich vor allem aber auch an der Regelung bei anderen verkehrsrechtlichen Haftungstatbeständen wie etwa § 8a StVG, der einen vertraglichen Ausschluss der verschuldensunabhängigen Haftung bei entgeltlicher, geschäftsmäßiger Beförderung nicht zulässt. Ihm ist § 49c Abs. 1 LuftVG jetzt auch sprachlich nachgebildet.

Nach § 49c sind für die nicht gewerbsmäßig und unentgeltlich erfolgenden Beförderungen allerdings nur die Vorschriften dieses Unterabschnitts abdingbar. Die Abdingbarkeit von Ansprüchen aus anderen Rechtsgründen (insbesondere §§ 281, 823 BGB) richtet sich nach den allgemeinen Vorschriften. Dies gilt grundsätzlich auch für Ansprüche bei Luftbeförderungen im Rahmen von Dienst- und Arbeitsverhältnissen. In diesem Rahmen sind Luftbeförderungen im Allgemeinen nicht vertraglich geschuldet, was nach § 44 indes Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Haftungsregelungen dieses Unterabschnitts und damit auch des § 49c ist.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen § 49 Abs. 2 a. F. Er stellt klar, dass eine gegen Absatz 1 verstoßende Abbedingung der Haftung nur zur Nichtigkeit dieser Vertragsbestimmung führt, die Wirksamkeit des Vertrages aber im Übrigen unberührt lässt.

Auf die Aufnahme des § 49 Abs. 3 LuftVG a. F. konnte verzichtet werden. Eine Haftung für Schäden die aus der Eigenart des beförderten Gepäcks oder einem ihm anhaftenden Mangel herrühren, ist bereits nach § 47 Abs. 1 Satz 2 ausgeschlossen.

Zu § 50 (Obligatorische Haftpflichtversicherung)

§ 50 ist die Grundnorm zur Versicherungspflicht des Luftfrachtführers. Sie greift die Versicherungspflicht nach § 50 Abs. 2 LuftVG a. F. auf und schreibt sie insbesondere vor dem Hintergrund der Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen und der Änderungen der nationalen Luftverkehrshaftung nach diesem Gesetz fort:

Absatz 1 Satz 1 knüpft die Versicherungspflicht an die Haftung des Luftfrachtführers auf Schadensersatz wegen der in § 44 LuftVG genannten Schäden. Dies gewährleistet eine Kongruenz von Haftung und Versicherung:

Versicherungspflichtig ist danach jeder wegen der in § 44 genannten Schäden haftpflichtige Luftfrachtführer. Die Anknüpfung der Versicherungspflicht an das „Luftfahrtunternehmen“ (§ 50 Abs. 2 LuftVG a. F.) wird aufgegeben. Diese Versicherungspflicht trifft nach Satz 1 („während der von ihm geschuldeten Beförderung oder während der von ihm für den vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung“) zunächst den Luftfrachtführer, der die Beförderung, die er dem Fluggast schuldet, selbst ausführt, sodann aber auch den Luftfrachtführer, der die Beförderung, die er dem Fluggast schuldet, durch einen anderen ausführen lässt (vertraglicher Luftfrachtführer), und den Luftfrachtführer, der diese Beförderung ausführt (ausführender Luftfrachtführer) (vgl. § 48b Abs. 1 LuftVG, Artikel 39 MÜ, Artikel I Buchstabe c Zusatzabkommen von Guadalajara (ZAG)). Absatz 1 Satz 2 und 3 sowie § 51 enthalten hierzu Ausnahmen (vgl. die dortigen Erläuterungen).

Decken muss die Versicherung nach Satz 1 Schadensersatzansprüche, nicht indes Ansprüche, die auf andere Rechtsfolgen als Schadensersatz gerichtet sind. Decken muss die Versicherung weiterhin die in § 44 genannten, d. h. die dort aufgeführten und näher konkretisierten Schäden. Dies sind zunächst unfallbedingte Personenschäden von Fluggästen (Tötung, Körperverletzung, Gesundheitsbeschädigung), Gepäckschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust) und Schäden wegen der verspäteten Beförderung von Fluggästen und ihres Gepäcks. Ebenso wie für die Haftung nach dem Warschauer Abkommen (Giemulla, in Giemulla/Schmid, WA, Artikel 1 WA, Rn. 28, m. w. N.; Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag, S. 156), nach dem Montrealer Übereinkommen (Benkö/Kadletz, Unfallhaftpflicht in Luftverkehrssachen, S. 99), nach der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 (vgl. Erläuterungen zu § 44) und nach §§ 44 ff. LuftVG und ebenso wie

für die Versicherungspflicht für Passagierschäden nach Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 i. V. m. Artikel 3 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 kommt es gemäß Satz 1 i. V. m. § 44 auch für die Versicherungspflicht nach § 50 LuftVG darauf an, dass der Schaden bei einer aus Vertrag geschuldeten Luftbeförderung eingetreten ist – sei es eine Luftbeförderung, die der Schuldner selbst ausführt, sei es eine Luftbeförderung, zu deren Ausführung er sich eines ausführenden Luftfrachtführers i. S. d. § 48b Abs. 1 LuftVG, Artikels 39 MÜ, Artikels I Buchstabe c ZAG bedient. Schäden, die nicht in § 44 genannt sind, unterliegen keiner der vorgenannten Haftungsregelungen und keiner Versicherungspflicht nach § 50 LuftVG.

Unerheblich ist es, aus welcher Vorschrift diese Haftung resultiert, soweit und solange nur § 50 LuftVG eine diese Haftungen deckende Versicherungspflicht festschreibt. Die hiermit gestellte Frage nach dem Anwendungsbereich der Vorschrift regelt – nicht nur für die Haftung nach diesem Unterabschnitt, sondern ausdrücklich auch für die Versicherungspflicht nach §§ 50 f. – § 44 LuftVG. Danach sind die §§ 50 f. LuftVG zur Versicherungspflicht nur anwendbar, wenn die dort genannten Regelungswerke nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten. Das Warschauer Abkommenssystem und das Montrealer Übereinkommen enthalten keine Versicherungspflicht. Artikel 50 MÜ legt allerdings den Vertragsstaaten auf, ihre Luftfrachtführer zur Versicherungsdeckung für ihre Haftung nach dem Übereinkommen zu verpflichten. Eine Versicherungspflicht enthält indes Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92. Danach besteht für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Verpflichtung zur Versicherungsdeckung für die im Rahmen ihrer Haftpflicht zu ersetzenden Schäden, die insbesondere Fluggästen und an Gepäck durch Unfall entstehen. Es muss der „volle Betrag“ abgedeckt sein, der nach der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 beansprucht werden kann (Artikel 3 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002). Weitergehende Regelungen zur Passagierschadensversicherung enthält das EG-Recht bisher nicht. Allerdings hat die Europäische Kommission am 24. September 2002 einen „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber“ (KOM (2002) 521 endg., ABl. (EG) Nr. C 20 E vom 28. Januar 2003, S. 193; Bundesratsdrucksache 62/03) vorgelegt, der zurzeit im Parlament und im Rat beraten wird. Mit dieser Verordnung soll auch die nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 i. V. m. der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 bestehende Versicherungspflicht für die Haftung bei Personenschäden von Fluggästen und bei Gepäckschäden erweitert und konkretisiert werden. Zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Verordnung auf die Regelungen dieses Gesetzes wird auf die entsprechenden Erläuterungen unter A II, 3 verwiesen.

Die EG-Verordnungen Nr. 2407/92 und Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 sind indes nur anwendbar, wenn die Luftbeförderung durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erfolgt, d. h. durch einen Luftfrachtführer, der eine EG-Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 hat (Artikel 7 i. V. m. Artikel 2 b EG-Verordnung Nr. 2407/92; Artikel 3 i. V. m. Artikel 2 Abs. 1 b EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002). Eine solche Betriebsgenehmigung erhalten nach Artikel 4 der EG-Verordnung Nr. 2407/92 nur solche Luftfrachtführer, die in einem Mitgliedstaat ansässig sind (Absatz 1 Buchstabe a), zumindest mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen stehen und von ihnen kontrolliert werden (Absatz 2) und Luftbeförderungen gewerblich und als Haupttätigkeit betreiben (Absatz 1 Buchstabe b), soweit sie die Luftbeförderung nicht mit Luftfahrtzeugen ohne Motorantrieb, mit Ultraleichtflugzeugen oder im Wege eines Rundflugs durchführen (Artikel 1 Abs. 2 EG-Verordnung 2407/92).

In diesem Anwendungsbereich ergibt sich die Versicherungspflicht unmittelbar aus den genannten EG-Verordnungen (§ 44 LuftVG) – und zwar ebenfalls unabhängig davon, aus welcher Vorschrift die zu deckende Haftung resultiert. Damit wird insoweit zugleich der Pflicht zur Einführung einer Pflichtversicherung für Luftfrachtführer nach Artikel 50 MÜ nachgekommen (§ 44 LuftVG, § 4 Abs. 1 MontÜG). Außerhalb dieses Anwendungsbereichs ergibt sich aber unter den vorstehend erläuterten Voraussetzungen die Pflicht des Luftfrachtführers zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung aus §§ 50 f. LuftVG:

Dies betrifft zunächst die Versicherungspflicht für die Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen, soweit die genannten EG-Verordnungen mangels Anwendbarkeit für sie keine Versicherungspflicht festschreiben, also bei gewerblichen oder entgeltlichen Luftbeförderungen zwischen Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens, deren Luftfrachtführer nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – wie vorstehend erläutert – ist. Dies gilt etwa für Flugpauschalreiseveranstalter bei Beförderungen zwischen Vertragsstaaten, die die geschuldete Luftbeförderung jedenfalls im Allgemeinen nicht selbst (vertraglicher Luftfrachtführer), sondern durch einen anderen (ausführender Luftfrachtführer) ausführen. Ihre Haftung richtet sich nach Artikel 39 ff. i. V. m. Artikel 17, 19, 21, 22 Abs. 1, 2 und 5 MÜ; mangels Luftbeförderung als Haupttätigkeit folgt ihre Versicherungspflicht indes nicht aus Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 i. V. m. Artikel 3 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002. Insoweit setzt § 50 LuftVG – die genannten Bestimmungen der EG-Verordnungen ergänzend – auch die Verpflichtung der Vertragsstaaten aus Artikel 50 MÜ zur Einführung einer Versicherungspflicht für Passagierschäden um, weshalb § 4 Abs. 1 MontÜG auch hierauf verweist. Die Verpflichtung der Vertragsstaaten aus Artikel 50 MÜ zur Einführung einer Versicherungspflicht für Güterschäden setzt – Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 ergänzend – § 4 Abs. 2 MontÜG um (vgl. hierzu die Erläuterungen zu § 4 Abs. 2 MontÜG).

§§ 50 f. LuftVG regeln weiterhin die Versicherungspflicht für die Haftung nach dem Warschauer Abkommenssystem, soweit die genannten EG-Verordnungen mangels Anwendbarkeit für sie keine Versicherungspflicht festschreiben, also bei gewerblichen oder entgeltlichen Luftbeförderungen zwischen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens, deren Luftfrachtführer nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – wie vorstehend erläutert – ist.

Schließlich regeln §§ 50 f. LuftVG die Versicherungspflicht für die Haftung nach diesem Unterabschnitt des LuftVG (§§ 44 ff.). Betroffen sind insbesondere solche Luftbeförde-

rungen, die nicht zwischen Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens und des Warschauer Abkommens oder die nicht gewerblich und nicht entgeltlich erfolgen und deren Luftfrachtführer nicht Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – wie vorstehend erläutert – ist.

Aber auch wenn die EG-Verordnungen Nr. 2407/92, 2027/97 und 889/2002 anwendbar sind, reicht die Subsidiarität der Versicherungspflicht nach §§ 50 f. LuftVG nur soweit, wie die Verordnungen Regelungen enthalten (§ 44). Im Übrigen bestimmt sich auch hier die Versicherungspflicht nach §§ 50 f. LuftVG. Dies kann innerhalb des Anwendungsbereichs des Montrealer Übereinkommens der Fall sein, wofür § 4 Abs. 1 MontÜG auch schon auf die Versicherungspflicht nach §§ 50 f. LuftVG verweist – etwa soweit es die Versicherungspflicht für Verspätungsschäden bei Beförderungen zwischen Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens, die gewerblich oder entgeltlich erfolgen, durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft betrifft. Zur Deckung dieser Haftung müssen zwar die Vertragsstaaten nach Artikel 50 MÜ eine Versicherungspflicht vorsehen. Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 enthält sie aber offenbar nicht. Denn dort sind nur unfallbedingte Schäden erwähnt, die bei einer Verspätung regelmäßig nicht vorliegen (vgl. die Erläuterungen unter A II, 1 b). Das EG-Recht hat solche Regelungslücken bei der Umsetzung des Montrealer Übereinkommens im EG-Recht gesehen und durch den 18. Erwägungsgrund der EG-Verordnung Nr. 889/2002 ausdrücklich dem nationalen Recht überantwortet. Dass die genannten Verordnungen anwendbar sind, aber keine Regelung zur Versicherungspflicht enthalten, kann sich auch außerhalb des Anwendungsbereichs des Montrealer Übereinkommens ergeben – etwa soweit es die Versicherungspflicht für Verspätungsschäden bei nationalen Beförderungen durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft betrifft. Auch hierfür normiert Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 offenbar keine Versicherungspflicht, weshalb §§ 50 f. LuftVG ergänzend eingreifen (vgl. dazu die Erläuterungen unter A II, 2 b und IV sowie zu § 44 LuftVG).

Ausnahmen zur Versicherungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 enthalten die Sätze 2 und 3: Nicht der Versicherungspflicht unterfällt nach Absatz 1 Satz 2 die Bundesrepublik Deutschland als Luftfrachtführer. Dies folgt der Versicherungspflicht für Drittschäden nach § 43 Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Insoweit sind Pflichtversicherungen zur Deckung der Haftung auch nicht erforderlich. Und auch das Montrealer Übereinkommen erlaubt insoweit nach Artikel 57 Buchstabe a eine entsprechende Ausschlusserklärung abzugeben, wovon die Bundesrepublik Deutschland Gebrauch machen wird. Nicht der Versicherungspflicht unterfallen nach Satz 3 grundsätzlich auch die Länder als Luftfrachtführer. Auch dies folgt der Versicherungspflicht für Drittschäden nach § 43 Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Abweichend hiervon gilt dies allerdings nicht uneingeschränkt, sondern nur für Beförderungen, die dem Montrealer Übereinkommen nicht unterfallen. Denn insoweit lässt Artikel 57 Buchstabe a MÜ, der nur „unmittelbar von Vertragsstaaten“ ausgeführte und betriebene Luftbeförderungen erwähnt, keine Ausschlusserklärung zu. Das EG-Recht steht diesen Einschränkungen nicht entgegen. Es erfasst nur Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92, die hier nicht betroffen sind.

Nicht der Versicherungspflicht unterfallen weiterhin Passagierschäden bei Beförderungen in militärischen Luftfahrzeugen. Dies dürfte bereits aus Absatz 1 Satz 2 folgen, weil hier die Bundesrepublik Deutschland Luftfrachtführer ist. Zudem liegt diesen Beförderungen regelmäßig kein Vertrag zugrunde (Giemulla, in Giemulla/Schmid, § 54 LuftVG, Rn. 1), was indes Voraussetzung der Versicherungspflicht nach Satz 1 ist. Und schließlich ist die Haftung wegen Passagierschäden bei der Beförderung in militärischen Luftfahrzeugen (Giemulla, a. a. O.) in § 54 LuftVG speziell geregelt, der seinerseits auf die Anwendung einzelner Vorschriften dieses Unterabschnitts verweist, zu denen die §§ 50 f. LuftVG indes nicht gehören. Daher ergibt sich auch aus der Gesetzessystematik die Unanwendbarkeit der Versicherungspflicht nach den §§ 50 f. LuftVG in diesen Fällen. Dieser Regelung steht auch das Montrealer Übereinkommen nicht entgegen. Sofern Beförderungen in militärischen Luftfahrzeugen nicht bereits ohnehin nach Artikel 1 oder Artikel 2 Abs. 1 MÜ aus dem Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens ausscheiden, erlaubt im Übrigen Artikel 57 Buchstabe b MÜ den Vertragsstaaten, auch für solche Beförderungen eine Ausschlusserklärung abzugeben, wovon die Bundesrepublik Deutschland Gebrauch machen wird.

Besteht danach eine Versicherungspflicht des Luftfrachtführers, so wird die Höhe der Mindestdeckung – ebenso wie die weiteren notwendigen Konkretisierungen der Versicherungspflicht zum Versicherer, zum Nachweis der Versicherung und den Folgen fehlender oder unzureichender Deckungsvorsorge – durch Rechtsverordnung bestimmt (§ 32 Abs. 1 Nr. 10, 12; § 50 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Wie nach bisherigem Recht erfolgt dies in der LuftVZO (§§ 102 ff.). Eine Anpassung der LuftVZO an das neue Recht wird rechtzeitig vorgelegt werden (vgl. die Erläuterungen oben A II, 3).

§ 50 Abs. 2 Satz 2 LuftVG a. F. folgend, verweist Absatz 2 für die Haftpflichtversicherung weiterhin auf die besonderen Vorschriften für die Pflichtversicherung des Versicherungsvertragsgesetzes. Dies sind die §§ 158b bis 158k VVG.

Entfallen ist indes die nach § 50 Abs. 2 LuftVG a. F. und nach § 43 für die Drittschadenshaftung noch mögliche Deckungsvorsorgealternative der Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren. Sie wird weder in Artikel 50 MÜ, noch in Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92, noch in Artikel 3 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 zugelassen, die zur Deckungsvorsorge ausschließlich auf die Haftpflichtversicherung verweisen. Auch ist ein praktisches Bedürfnis für diese Form der Deckungsvorsorge nicht erkennbar.

Entfallen ist schließlich auch die nach § 50 Abs. 1 LuftVG a. F. obligatorische Passagierunfallversicherung (OPUV). Sie war nur erforderlich, solange es noch keine Pflicht zum Abschluss einer umfassenden Haftpflichtversicherung gab. Eine solch umfassende Versicherungspflicht besteht indes spätestens mit diesem Gesetz. Soweit sie – ähnlich der Vorauszahlungspflicht des Artikels 5 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 – eine Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse ermöglichte, ist dies – wie in den Erläuterungen zu § 45 aus-

geführt – vor dem Hintergrund der deutschen Rechtslage nicht erforderlich. Bereits der sofort mit dem Unfall fällige Schadensersatzanspruch in seiner Ausformung durch die Rechtsprechung reicht zu ihrer Deckung aus. Im Übrigen ist auch nicht erkennbar, weshalb gerade bei der Luftverkehrshaftung, anders als etwa bei der Straßenverkehrshaftung, neben einer Pflichtversicherung noch ein Bedürfnis für eine obligatorische Insassenunfallversicherung bestehen sollte.

Zu § 51 (Subsidiarität der Versicherung des vertraglichen Luftfrachtführers)

Hat sich ein Luftfrachtführer zu einer Luftbeförderung vertraglich verpflichtet und wird diese von einem anderen ausgeführt (§ 48b LuftVG, Artikel 39 MÜ, Artikel I ZAG), würde die Versicherungspflicht nach § 50 zu einer doppelten Versicherung desselben Risikos führen. Denn in diesem Fall wären hiernach sowohl der vertragliche als auch der ausführende Luftfrachtführer zu einer Versicherungsdeckung verpflichtet. Eine solche uneingeschränkte Versicherungspflicht wäre indes nicht sachgerecht: Sie würde zu einer Kostensteigerung in der Reise- und Luftfahrtbranche führen, ohne dass damit eine Verbesserung des Opferschutzes verbunden wäre.

Zur Vermeidung einer solch unnötigen Kostenbelastung enthält § 51 für diesen Fall eine Subsidiaritätsregel: Die Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers entfällt insoweit, als der ausführende Luftfrachtführer die Risiken, wegen derer auch der vertragliche Luftfrachtführer haftet, bereits ausreichend versichert hat:

Danach besteht zum einen nach Nummer 1 eine Versicherungspflicht für den vertraglichen Luftfrachtführer noch insoweit, als der ausführende Luftfrachtführer keine dem § 50 entsprechende Haftpflichtversicherung bei einem in Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Versicherer abgeschlossen hat. Hat der ausführende Luftfrachtführer indes eine solche Versicherung genommen, erscheint ein zusätzlicher Versicherungsschutz durch eine Pflichtversicherung des vertraglichen Luftfrachtführers aus materiell- und verfahrensrechtlichen Gründen entbehrlich:

Ist der ausführende Luftfrachtführer bei einem in Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Versicherer haftpflichtversichert, besteht eine hinreichende Gewähr für eine werthaltige Deckung der gegen den Luftfrachtführer gerichteten Ansprüche. Denn mit der in Deutschland wirksamen Befugnis zum Geschäftsbetrieb ist die Bonität des Versicherers im Wege der Versicherungsaufsicht Deutschlands oder eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sichergestellt. Mit der Maßgeblichkeit der Inlandsbefugnis wird in Anlehnung an § 110a VAG das in der Europäischen Union geltende Herkunftslandprinzip für Direktversicherer aufgegriffen. Ein Versicherer ist zum Geschäftsbetrieb in Deutschland befugt, wenn er von der zuständigen Versicherungsaufsichtsbehörde eines der genannten Länder eine Erlaubnis erhalten hat und das Notifikationsverfahren in Deutschland abgeschlossen ist. Dies ergibt sich aus den gesetzlichen Vorschriften, die zur Umsetzung des Artikels 7 der Richtlinie 73/239/EWG in der Fassung des Artikels 5 der Richtlinie 92/49/EWG (ABl. Nr. L 228 S. 1 – „Dritte Schadenrichtlinie“) und des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum vom 2. Mai 1992 (ABl. Nr. L 1 S. 3 vom 3. Januar 1994) erlassen wurden (vgl. § 6 Abs. 1, § 110a Abs. 1 VAG). Die Vorschrift der Nummer 1, die als Voraussetzung für die Subsidiarität auf die in Deutschland wirksame Befugnis zum Geschäftsbetrieb abstellt, genügt damit zugleich den Anforderungen an die Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit sowie an den diskriminierungsfreien Marktzugang entsprechend dem Urteil des EuGH vom 4. Dezember 1986 (Rs. 205/84; EuGHE 1986, 3755).

Hinzu kommt, dass – auch im Streitfall – der tatsächliche Zugriff auf die Versicherungssumme mit einem dem Geschädigten zumutbaren Verfahrensaufwand sichergestellt ist. Wegen des gegen den ausführenden Luftfrachtführer zu führenden Erkenntnisverfahrens stehen dem klagenden Schadensersatzberechtigten die Gerichtsstände des Montrealer Übereinkommens oder – bei dessen Nichtanwendbarkeit – der EG-Verordnung Nr. 44/01, jeweils ergänzt durch die Regelungen des § 56 und die Vorschriften der Zivilprozessordnung zur Verfügung. Besteht Versicherungsdeckung durch einen Versicherer mit einer Befugnis zum Geschäftsbetrieb in Deutschland, kann zum Zweck der Zwangsvollstreckung des Titels gegen den ausführenden Luftfrachtführer in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder des Europäischen Wirtschaftsraums auf die gegen den Versicherer gerichtete Entschädigungsforderung des ausführenden Luftfrachtführers zugegriffen werden. Die EG-Verordnung Nr. 44/01 und das Luganer Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 16. September 1988 stellen die gegenseitige Anerkennung von Urteilen zum Zwecke der Zwangsvollstreckung sicher.

Dem Geschädigten ist es also möglich, seinen Schadensersatzanspruch durch Zugriff auf den Versicherer des ausführenden Luftfrachtführers wirksam durchzusetzen, so dass die Versicherung des vertraglichen Luftfrachtführers in den Fällen nach Nummer 1 nur subsidiär zu sein braucht.

Zum anderen besteht nach Nummer 2 eine Versicherungspflicht für den vertraglichen Luftfrachtführer noch insoweit, als seine Haftung über die Haftung des ausführenden Luftfrachtführers hinausgeht. Denn insoweit liegt eine doppelte Versicherung desselben Risikos nicht vor. Dies betrifft jedenfalls im Anwendungsbereich des Zweiten Abschnitts, 2. Unterabschnitt des Luftverkehrsgesetzes (vgl. § 44) die Fälle des § 48b Abs. 3 Satz 3 und 4, im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens die Fälle der Parallelvorschriften Artikel 41 Abs. 2 Satz 2 und 3 und im Anwendungsbereich des Warschauer Abkommens die Fälle der Parallelvorschriften Artikel III Abs. 2 Satz 2 und 3 ZAG.

Dass hier die Versicherungspflicht des vertraglichen und nicht diejenige des ausführenden Luftfrachtführers als subsidiäre Pflicht bestimmt wird, orientiert sich zunächst daran, dass der ausführende anders als der vertragliche Luftfrachtführer bereits nach geltendem Recht regelmäßig versicherungspflichtig ist. Denn nach Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 sind Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. Verordnung und nach § 50 Abs. 2 LuftVG a. F. Luftfahrtunternehmen i. S. d. § 20 LuftVG versicherungspflichtig. Ausführende Luftfrachtführer erfüllen vielfach diese Voraussetzungen, vertragliche Luftfrachtführer hingegen in den häufigen Fällen nicht, in denen sie – wie viele Flugpauschalreiseveranstalter – Luftbeförderungen mangels eigener Luftfahrzeuge nicht selbst ausführen. Sodann trägt die Sub-

sidiarität der Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers auch der größeren Risikonähe des ausführenden Luftfrachtführers zum haftungsauslösenden Schadensereignis Rechnung, die zumeist dazu führen wird, dass er – sei es unmittelbar oder im Regresswege – letztlich für den Schaden aufzukommen hat.

Artikel 50 MÜ steht dieser Einschränkung der Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers auch im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens nicht entgegen. Zwar wird dort für die Vertragstaaten allgemein die Pflicht begründet, ihre Luftfrachtführer zur Deckung ihrer Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen zu versichern. Dies umfasst grundsätzlich auch die Haftung vertraglicher und ausführender Luftfrachtführer nach dem Übereinkommen (vgl. die Erläuterungen zu Artikel 50 MÜ in der Denkschrift zum Montrealer Übereinkommen). Die Verpflichtung erstreckt sich indes ausdrücklich auf eine zur Deckung „angemessene“ Versicherung. Hierzu dürfte es ausreichen, das gesamte Haftungsrisiko zu versichern. Eine doppelte Versicherung desselben Risikos hingegen ist zur Haftungsdeckung nicht erforderlich und daher auch nicht angemessen. Weitergehende Anforderungen wird man auch Artikel 3 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 nicht entnehmen können.

Zu Artikel 2 Nr. 3 (Änderung des § 53 LuftVG)

§ 53 LuftVG, der im Übrigen unverändert bleibt, erhält – wie auch § 54 – eine amtliche Überschrift. Auf diese Weise werden alle Vorschriften im 3. Unterabschnitt mit einer Überschrift versehen.

Zu Artikel 2 Nr. 4 (Änderung des § 54 LuftVG)

Die Anpassung der nationalen Haftungsbestimmungen für die Passagierschadenshaftung (§§ 44 ff. LuftVG) an das neue internationale Haftungsregime macht auch eine Neufassung der Regelungen über die Passagierschadenshaftung bei der Beförderung in militärischen Luftfahrzeugen (§ 54) erforderlich: Im Zuge dieser Neufassung bleibt die bisher auf 600 000 Euro begrenzte Gefährdungshaftung, die sich aus § 54 LuftVG a. F. i. V. m. § 46 Abs. 1 LuftVG a. F. ergibt, unverändert. Darüber hinaus gilt künftig – ebenso wie bei der Beförderung in nicht militärischen Luftfahrzeugen (§ 45 Abs. 2) – eine unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden. Eine Aufrechterhaltung des bisherigen Haftungsregimes, nach dem eine Durchbrechung der Haftungshöchstgrenze nur bei nachgewiesenem Vorsatz oder nachgewiesener grober Fahrlässigkeit möglich ist, würde eine Privilegierung der Halter militärischer Luftfahrzeuge gegenüber den neuen Haftungsstandards für Luftfrachtführer bedeuten. Dies wäre angesichts der nach bisherigem Recht strengeren Haftung der Halter militärischer Luftfahrzeuge für Passagierschäden nicht vertretbar. Die weiteren Änderungen des § 54 sind ganz überwiegend nur redaktioneller oder klarstellender Natur.

§ 54 gilt sowohl für nationale als auch für internationale Luftbeförderungen mit militärischen Luftfahrzeugen. Dies gilt selbst im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens. Sofern solche Luftbeförderungen nicht bereits nach Artikel 1 oder Artikel 2 Abs. 1 MÜ aus dem Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens ausscheiden, erlaubt Artikel 57 Buchstabe b MÜ den Vertragsstaaten, für solche Beförderungen einen Vorbehalt zu erklären, wovon die Bundesrepublik Deutschland Gebrauch machen wird.

Absatz 1 Satz 1 enthält die grundlegende Haftungsnorm für Personenschäden: Wird eine in einem militärischen Luftfahrzeug beförderte Person durch einen Unfall getötet, körperlich verletzt oder gesundheitlich geschädigt, ist Ersatz zu leisten. Gehaftet wird für Schäden, die bei der Beförderung eintreten. Da es sich um eine gesetzliche Haftung handelt (Giemulla, in Giemulla/Schmid, § 54 LuftVG, Rn. 1) ist nicht der Luftfrachtführer, sondern der Halter ersatzpflichtig. Die Ersatzpflicht tritt verschuldensunabhängig ein. Dies alles entspricht dem bisher geltenden Recht.

Die Gefährdungshaftung des Halters für Personenschäden ist nach Absatz 1 Satz 2 auf 600 000 Euro begrenzt. Auch dies entspricht dem bisher geltenden Recht und der grundsätzlich harmonisierten individuellen Höchstgrenze für Personenschäden bei der Gefährdungshaftung im deutschen Recht. Eine Harmonisierung mit dem neuen internationalen Haftungsregime für Luftfrachtführer nach dem Montrealer Übereinkommen (Artikel 21 Abs. 2) und der ihm angeglichenen nationalen Luftfrachtführerhaftung für Personenschäden nach § 45 Abs. 2 LuftVG hätte eine Reduzierung der bestehenden Gefährdungshaftung auf 100 000 Sonderziehungsrechte bedeutet. Gründe, die dies geböten oder auch nur rechtfertigten, sind nicht ersichtlich, zumal auch in anderen Verkehrsbereichen für militärische Fahrzeuge individuell auf 600 000 Euro begrenzt (§ 12 Nr. 1 StVG), teilweise sogar unbegrenzt (vgl. § 12b StVG für gepanzerte Gleiskettenfahrzeuge), verschuldensunabhängig für beförderte Personen gehaftet wird.

Die Haftungshöchstgrenze wird nach Absatz 1 Satz 2 – wie die Haftung von Luftfrachtführern für Körperschäden beförderter Personen (§ 45 Abs. 2) – durchbrochen, wenn der Halter den Entlastungsbeweis bezüglich seines Verschuldens oder des Verschuldens seiner Leute nicht zu führen vermag. Dies weicht zwar vom bisherigen Recht ab, das nach § 54 LuftVG a. F. i. V. m. § 46 Abs. 1 LuftVG a. F. eine unbegrenzte Haftung erst bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit vorsah, ist aber nach Änderung der Luftfrachtführerhaftung unausweichlich, will man nicht den bisher geltenden Grundsatz der schärferen Haftung bei militärischer Luftbeförderung in sein Gegenteil verkehren.

Absatz 2 enthält die grundlegende Haftungsnorm für Sachschäden. Wenngleich klarer formuliert, ist sie materiell gegenüber dem bisherigen Recht unverändert: Während § 54 LuftVG a. F. nur die Haftung bei Sachschäden erwähnte, stellt Absatz 2 Satz 1 nun klar, dass Schäden am Reisegepäck oder an anderen Sachen, die der Beförderte an sich trägt oder mit sich führt, ersatzpflichtig sind, wenn sie bei der Beförderung unfallbedingt eintreten. Gehaftet wird für die Zerstörung oder die Beschädigung dieser Sachen. Unverändert bleibt die Haftungshöchstgrenze: Sie beträgt nach Absatz 2 Satz 2 – wie zuvor (§ 54 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVG a. F.) – 1 700 Euro und wird – wie zuvor (§ 54 LuftVG a. F. i. V. m. § 49 Abs. 1 Satz 2 LuftVG a. F.) – durchbrochen, wenn der Schaden von dem Halter oder seinen Leuten vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde.

Anders als nach §§ 46, 47 Abs. 2 bzw. nach § 47 Abs. 1, 3 LuftVG, aber ebenso wie nach bisherigem Recht (§ 54

LuftVG a. F.), wird weder für Verspätungsschäden, noch für Schäden bei verloren gegangenem Gepäck oder anderen Sachen gehaftet. Dies erklärt sich daraus, dass zwischen militärischem Luftfrachtführer und beförderter Person regelmäßig keine Beförderungspflicht kraft Vertrages besteht (vgl. Giemulla, in Giemulla/Schmid, § 54 LuftVG, Rn. 1), dessen verspätete oder sonst mangelhafte Erfüllung Schadensersatzpflichten auslösen könnte.

Die Verweisungen des Absatzes 3 knüpfen an § 54 Satz 3 LuftVG a. F. an: Mit der Verweisung auf § 40 LuftVG wird die dortige Anzeigepflicht auch für Beförderungen in militärischen Luftfahrzeugen zur Anwendung gebracht. Sie war nach bisherigem Recht durch die Verweisung auf § 47 LuftVG a. F. anwendbar, der sie seinerseits in Bezug nahm. Nachdem diese Verweisung aber in § 49 LuftVG, der Nachfolgevorschrift des § 47 LuftVG a. F., nicht mehr enthalten ist, war auf sie unmittelbar zu verweisen, um auch insoweit das bisherige Haftungsniveau zu erhalten.

Die Verweisung auf den neuen § 45 Abs. 3 LuftVG, der entsprechend anzuwenden ist, stellt sicher, dass die dortige Verteilungsregelung bei Erschöpfung der Haftungshöchstsumme durch die Ansprüche mehrerer Berechtigter auch bei Beförderung in militärischen Luftfahrzeugen gilt.

Die Verweisungen auf § 48 und § 49 LuftVG beziehen sich auf die Nachfolgeregelungen der bisher in der Verweisung des § 54 Satz 3 LuftVG a. F. enthaltenen §§ 47, 48 LuftVG a. F. Damit ist sichergestellt, dass zum einen die Regelungen über die Haftung des Luftfrachtführers nach anderen Vorschriften und die Haftung anderer Personen, insbesondere ihrer Leute (§ 48 LuftVG), auch für die Schadensersatzhaftung bei Beförderung in militärischen Luftfahrzeugen gelten, und zum anderen die Regelungen der Drittschadenshaftung über Art und Umfang des Schadensersatzes bei Personenschäden, die seinerseits von § 49 in Bezug genommen werden.

Absatz 4 nimmt den bisherigen § 54 Satz 2 LuftVG a. F. auf: Hiernach darf die Haftung im Voraus weder ausgeschlossen noch beschränkt werden.

Zu Artikel 2 Nr. 5 (Änderung des § 55 LuftVG)

§ 55 LuftVG erhält – wie auch § 56 – eine amtliche Überschrift. Auf diese Weise werden alle Vorschriften im 4. Unterabschnitt mit einer Überschrift versehen. Im Übrigen wird diese Vorschrift mit der Bezugnahme auf das SGB VII redaktionell angepasst.

Zu Artikel 2 Nr. 6 (Änderung des § 56 LuftVG)

§ 56 LuftVG, der im Übrigen unverändert bleibt, erhält zunächst eine amtliche Überschrift. Auf diese Weise werden alle Vorschriften im 4. Unterabschnitt mit einer Überschrift versehen.

Die Änderungen des § 56 Abs. 2 passen sodann die hiernach für die nationale Passagierschadenshaftung bestehenden Gerichtsstandsregelungen den mit diesem Gesetz erfolgenden Änderungen des materiellen Haftungsrechts an. Sie sind nur redaktioneller Natur.

§ 56 Abs. 3, der Gerichtsstandsregelungen bei einer Haftung nach internationalen Übereinkünften zum Gegenstand hat, wird insgesamt neu gefasst: Satz 1 greift § 56 Abs. 3 LuftVG a. F. auf. Wie dort werden die Gerichtsstände der internationalen Übereinkünfte für anwendbar erklärt, wenn die Luftbeförderung ihnen unterfällt. Zu diesen Übereinkünften zählt kraft Verweisung auf § 44 Nr. 4 LuftVG jetzt auch das Montrealer Übereinkommen. Satz 2 ergänzt diese Regelung für den Fall des Artikels 33 Abs. 2 MÜ: Anders als Artikel 33 Abs. 1 MÜ und seine Vorgängerregelung Artikel 28 WA, die sowohl die internationale als auch die örtliche Zuständigkeit bestimmen, beschränkt sich Artikel 33 Abs. 2 MÜ auf die internationale Zuständigkeit. Sind hiernach deutsche Gerichte zur Entscheidung berufen, bestimmt Satz 2, dass das Gericht örtlich zuständig ist, in dessen Bezirk der Reisende zum Unfallzeitpunkt seinen Wohnsitz hatte. Hierauf wird in § 1 Abs. 3 MontÜG verwiesen. Damit kann auch bei der Wahl des sog. fünften Gerichtsstands nach dem Montrealer Übereinkommen das örtlich zuständige Gericht einwandfrei bestimmt werden.

Abgesehen wird indes davon, eine Artikel 33 Abs. 2 MÜ entsprechende Gerichtsstandsregelung ins nationale Luftverkehrsrecht aufzunehmen und ihr damit auch außerhalb des Anwendungsbereichs des Montrealer Übereinkommens Geltung zu verschaffen. Eine solche Regelung wäre der deutschen Zuständigkeitssystematik fremd und würde im Verhältnis zu Staaten, die nicht Vertragstaaten des Montrealer Übereinkommens sind, zu unerwünscht weitreichenden Zuständigkeiten führen.

Zu Artikel 2 Nr. 7 (Änderung des § 58 LuftVG)

Der neue Absatz 1 Nr. 15 stellt sicher, dass auch Verstöße gegen die Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers i. S. d. § 48b Abs. 1 LuftVG, Artikel 39 MÜ und Artikel I Buchstabe b ZAG während der Ausführung der Luftbeförderung durch den ausführenden Luftfrachtführer nach §§ 50, 51 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden können. Die Bemessung des Bußgeldes orientiert an der Bemessung bei den vom Unrechtsgehalt her vergleichbaren Ordnungswidrigkeiten nach § 108 Nr. 5 Buchstabe e LuftVZO i. V. m. § 58 Abs. 1 Nr. 10 und Abs. 2 LuftVG und nach dem neuen § 5 MontÜG. Zuständig für die Ahndung ist nach dem insoweit geänderten § 63 LuftVG das Luftfahrtbundesamt.

Die Bußgeldbewehrung wird in dieser Vorschrift auf die Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers i. S. d. § 48b Abs. 1 LuftVG, Artikel 39 MÜ und Artikel I Buchstabe b ZAG beschränkt, weil die weiteren Versicherungspflichten nach dem LuftVG bereits anderweitig sanktioniert sind oder noch anderweitig sanktioniert werden: Die Versicherungspflicht des Luftfahrzeughalters zur Deckung von Drittschäden nach § 43 LuftVG ist, soweit es sich um ein verkehrszulassungspflichtiges Luftfahrzeug handelt, Voraussetzung der Verkehrszulassung (§ 8 Abs. 2 Nr. 3 LuftVZO). Wird ein die Verkehrszulassung bescheinigendes Lufttüchtigkeitszeugnis nicht mitgeführt, so ist dies nach § 108 Nr. 5 Buchstabe a LuftVZO ordnungswidrig, wobei die Höhe des Bußgeldes nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 und Abs. 2 LuftVG derjenigen entspricht, die mit diesem Gesetz für Verstöße gegen die Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers bestimmt wird. Die Versicherungspflicht des Luftfahrzeughalters zur Deckung von Drittschäden nach § 43 LuftVG ist, soweit es sich um ein nicht verkehrszulassungspflichtiges Luftfahrzeug handelt, insoweit bewehrt, als § 103 Abs. 5 Satz 2 LuftVZO eine Pflicht zum Mitführen eines Versicherungsnachweises bestimmt. Wird ein solcher

nicht mitgeführt, ist dies nach § 108 Nr. 5 Buchstabe e LuftVZO ordnungswidrig, wobei ebenfalls die Höhe des Bußgeldes nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 und Abs. 2 LuftVG derjenigen entspricht, die mit diesem Gesetz für Verstöße gegen die Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers bestimmt wird. Diesem Vorbild folgend, ist vorgesehen, die Versicherungspflicht des Luftfrachtführers zur Deckung von Passagierschäden nach §§ 50 f. LuftVG insoweit zu bewehren, als hierfür in der noch zu ändernden LuftVZO ebenfalls eine Pflicht zum Mitführen eines Versicherungsnachweises bestimmt werden soll. Wird ein solcher nicht mitgeführt, soll dies ebenfalls nach § 108 Nr. 5 LuftVZO – bei gleicher Bußgeldbemessung – ordnungswidrig sein. Erfolgt die Luftbeförderung indes durch einen ausführenden Luftfrachtführer wird von ihm nicht verlangt werden können, neben dem eigenen auch noch den Versicherungsnachweis des vertraglichen Luftfrachtführers mitzuführen. Deshalb bedarf es in diesen Fällen einer eigenständigen Bußgeldbewehrung der Versicherungspflicht des vertraglichen Luftfrachtführers, was mit der Anfügung des neuen § 58 Abs. 1 Nr. 15 LuftVG erfolgt.

Zu Artikel 2 Nr. 8 (Änderung des § 63 LuftVG)

Durch die Ergänzung von § 63 Nr. 1 wird das Luftfahrtbundesamt als zuständige Verfolgungsbehörde für Ordnungswidrigkeiten nach dem neuen § 58 Abs. 1 Nr. 15 bestimmt.

Zu Artikel 2 Nr. 9 (Anfügung des § 72 LuftVG)

Der neu eingefügte § 72 enthält die für die Neuregelung der Passagierschadenshaftung notwendige Vorschrift zum zeitlichen Anwendungsbereich: Nach Absatz 1 sind die neuen Regelungen des materiellen Haftungsrechts, einschließlich der Versicherungspflicht, nur anzuwenden, wenn der Vertrag, aus dem die Beförderung geschuldet wird, nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes geschlossen wurde. Für Altverträge bleiben die bislang geltenden Vorschriften maßgeblich. Mangels Vertrages ist nach Absatz 2 § 54 nur anzuwenden, wenn sich der Unfall nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ereignet hat.

Zu Artikel 3 (Änderung anderer Gesetze)

Artikel 3 enthält redaktionelle Folgeänderungen des 2. Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) (Absatz 1) und des Gesetzes zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138) (Absatz 2).

Zu Artikel 3 Abs. 1 (Änderungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs)

Nummer 1 enthält Anpassungen der Inhaltsübersicht des BGB:

Buchstabe a enthält eine Folgeänderung des 2. Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674): Nachdem dieses Gesetz die Sonderregelung zur Deliktsfähigkeit von „Taubstummen“ (§ 828 Abs. 2 Satz 2 BGB a. F.) hat ersatzlos entfallen lassen, war auch das Wort „Taubstumme“ aus der Überschrift dieser Vorschrift zu streichen. Dies wird mit diesem Gesetz nachgeholt (Artikel 3 Abs. 1 Nr. 2). Diese Änderung der Überschrift des § 828 BGB ist in der Inhaltsübersicht nachzuvollziehen.

Buchstabe b enthält eine weitere Folgeänderung des 2. Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674): Nachdem dieses Gesetz in § 2101 das Wort „erzeugter“ durch „gezeugter“ ersetzt hat, war diese Änderung auch in der Überschrift der Vorschrift vorzunehmen. Dies wird mit diesem Gesetz nachgeholt (Artikel 3 Abs. 1 Nr. 3). Diese Änderung der Überschrift des § 2101 BGB ist in der Inhaltsübersicht nachzuvollziehen.

Nummer 2 enthält eine Folgeänderung des 2. Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674): Nachdem dieses Gesetz die Sonderregelung zur Deliktsfähigkeit von „Taubstummen“ (§ 828 Abs. 2 Satz 2 BGB a. F.) hat ersatzlos entfallen lassen, war auch das Wort „Taubstumme“ aus der Überschrift dieser Vorschrift zu streichen. Dies wird mit diesem Gesetz nachgeholt.

Nummer 3 enthält eine weitere Folgeänderung des 2. Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674): Nachdem dieses Gesetz in § 2101 das Wort „erzeugter“ durch „gezeugter“ ersetzt hat, war diese Änderung auch in der Überschrift der Vorschrift vorzunehmen. Dies wird mit diesem Gesetz nachgeholt.

Zu Artikel 3 Abs. 2 (Änderung des Gesetzes über Rechte an Luftfahrzeugen)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung des Gesetzes über Rechte an Luftfahrzeugen an das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138).

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes:

Absatz 1 betrifft die Folgeänderungen des 2. Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) und des Gesetzes zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138) (Artikel 3): Sie treten am Tag nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

Absatz 2 betrifft die durch das Montrealer Übereinkommen bedingten Durchführungsvorschriften und die Anpassungen des nationalen Luftverkehrsrechts an die internationalen und europäischen Standards der Passagierschadenshaftung durch dieses Gesetz (Artikel 1 (Durchführungsgesetz zum Montrealer Übereinkommen) und Artikel 2 (Änderungen des Luftverkehrsgesetzes)): Sie treten nach Satz 1 gemeinsam mit dem Montrealer Übereinkommen in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt gelten nach Artikel 2 Abs. 2 der EG-Verordnung Nr. 889/2002 auch die europäischen Durchführungsvorschriften zum Montrealer Übereinkommen und die Anpassung der europäischen Passagierschadenshaftung an den Standard des Montrealer Übereinkommens durch die EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002. Nach Artikel 4 Abs. 2 Satz 2 gibt das Bundesministerium der Justiz den Tag, an dem das Montrealer Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1** (§ 5 Abs. 1 MontÜG)

   In Artikel 1 § 5 Abs. 1 sind nach dem Wort „wer“ die Wörter „vorsätzlich oder fahrlässig“ einzufügen.

   Begründung

   § 5 MontÜG-E enthält die zur Durchsetzung der Versicherungspflicht für Güter nach § 4 Abs. 2 MontÜG-E erforderliche Bußgeldbewehrung. Der im Entwurf vorgesehene Wortlaut sieht allerdings eine Ahndung fahrlässigen Handelns in Ermangelung dessen ausdrücklicher Erwähnung nicht vor (vgl. § 10 OWiG). Ein sachlicher Grund ist dafür nicht ersichtlich. Die Ahndung nur vorsätzlichen Handelns dürfte zur wirksamen Durchsetzung der Versicherungspflicht kaum geeignet sein und weicht im Übrigen von § 58 Abs. 1 Nr. 15 LuftVG-E wie auch sonstigen Regelungen zur Versicherungspflicht (§ 6 PflVG) ab.

   Zur Schaffung einer effektiven Bußgeldvorschrift ist es daher erforderlich, auch fahrlässiges Handeln in die Bußgeldbewehrung in Absatz 1 aufzunehmen.

2. **Zu Artikel 2 Nr. 2** (§ 48 Abs. 1 LuftVG)

   In Artikel 2 Nr. 2 § 48 Abs. 1 sind nach dem Wort „Schadensersatz“ die Wörter „wegen der in § 44 genannten Schäden“ einzufügen.

   Begründung

   Die Beschränkung des § 48 Abs. 1 LuftVG-E auf die in § 44 LuftVG-E genannten Schäden ergibt sich zwar bereits aus der in dieser Vorschrift enthaltenen Eingrenzung des Anwendungsbereichs des gesamten 2. Unterabschnitts des Zweiten Abschnitts. Es erleichtert jedoch die Rechtsanwendung, darauf in § 48 Abs. 1 LuftVG-E noch einmal hinzuweisen. Einen entsprechenden Hinweis sieht der Gesetzentwurf auch in § 50 Abs. 1 Satz 1 LuftVG-E vor, obwohl auch dieser im 2. Unterabschnitt des Zweiten Abschnitts steht.

3. **Zu Artikel 2 Nr. 2** (§ 49b Satz 2 LuftVG)

   In Artikel 2 Nr. 2 § 49b Satz 2 sind die Wörter „die Tatsacheninstanz“ zu streichen.

   Begründung

   In § 49b Satz 1 LuftVG-E wird klargestellt, dass die in den §§ 45 bis 47 LuftVG-E erwähnte Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds ist. § 49b Satz 2 LuftVG-E bestimmt den für die Umrechnung des Sonderziehungsrechts maßgeblichen Zeitpunkt im Fall einer gerichtlichen Entscheidung auf den Zeitpunkt der die Tatsacheninstanz abschließenden Entscheidung. Nach der Einzelbegründung zu § 49b LuftVG-E (S. 62, dritter Absatz) folge diese Festlegung aus Artikel 23 Abs. 1 Satz 2 des Montrealer Übereinkommens (MÜ). Entgegen § 49b Satz 2 LuftVG-E stellt Artikel 23 Abs. 1 Satz 2 MÜ im Fall des gerichtlichen Verfahrens jedoch auf den „Zeitpunkt der Entscheidung“ ab. Eine Einschränkung auf eine bestimmte Instanz enthält das Montrealer Übereinkommen nicht.

4. **Zu Artikel 3 Abs. 3 – neu –** (§ 431 Abs. 4 Satz 2, 3 HGB)

   Dem Artikel 3 ist folgender Absatz 3 anzufügen:

   ‚(3) In § 431 des Handelsgesetzbuchs in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch … geändert worden ist, wird Absatz 4 wie folgt geändert:

   1. In Satz 2 werden die Wörter „in Deutsche Mark“ durch die Wörter „in Euro“ und die Wörter „der Deutschen Mark“ durch die Wörter „des Euro“ ersetzt.

   2. In Satz 3 werden die Wörter „der Deutschen Mark“ durch die Wörter „des Euro“ ersetzt.‘

   Begründung

   Die offenbar versehentlich bislang unterbliebene Anpassung des § 431 Abs. 4 Satz 2 und 3 HGB an die Einführung des Euro soll anlässlich des Verweises auf diese Vorschriften in Artikel 1 (§ 3 MontÜG-E) nachgeholt werden.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1 (Artikel 1 [§ 5 Abs. 1 MontÜG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 2 (Artikel 2 Nr. 2 [§ 48 Abs. 1 LuftVG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu. Die vom Bundesrat gewünschte Beschränkung nochmals ausdrücklich in § 48 Abs. 1 LuftVG-E aufzunehmen, ist weder aus rechtlichen noch aus praktischen Gründen erforderlich.

Aus rechtlichen Gründen ist ihre Aufnahme nicht erforderlich, weil sich die Beschränkung des § 48 Abs. 1 LuftVG-E auf die in § 44 LuftVG-E genannten Schäden schon aus der in dieser Vorschrift enthaltenen Eingrenzung des Anwendungsbereichs des gesamten 2. Unterabschnitts ergibt. Darauf weist der Bundesrat in seiner Stellungnahme bereits zutreffend selbst hin.

Auch eine Erleichterung der Rechtsanwendung würde sich nicht ergeben: § 48 Abs. 1 LuftVG-E regelt – ebenso wie die ihm vorausgehenden und nachfolgenden Vorschriften (§§ 45 bis 49b LuftVG-E) – luftverkehrsrechtliches Haftungsrecht. Er steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der eingrenzenden Regelung des Anwendungsbereichs in § 44 LuftVG-E. Würde gleichwohl in § 48 LuftVG-E nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, würde dies zu unnötigen Doppelungen führen, die die Lesbarkeit der Vorschrift und damit die Rechtsanwendung erschwerten. Wenn der Regierungsentwurf gleichwohl in § 50 Abs. 1 LuftVG-E die vom Bundesrat auch in § 48 Abs. 1 LuftVG-E gewünschte Bezugnahme auf die in § 44 LuftVG-E genannten Schäden enthält, so liegt dies daran, dass dort mit der Versicherungspflicht ein neuer Aspekt geregelt wird, weshalb es die Rechtsanwendung erleichtert, wenn die Vorschrift selbst ihre wesentlichen Voraussetzungen nennt.

Zu Nummer 3 (Artikel 2 Nr. 2 [§ 49b Satz 2 LuftVG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Bundesrat und Bundesregierung verfolgen dasselbe Ziel, nämlich den Umrechungszeitpunkt für das Sonderziehungsrecht in § 49b Satz 2 LuftVG-E im Fall gerichtlicher Entscheidung parallel zu Artikel 23 Abs. 1 Satz 2 des Montrealer Übereinkommens zu bestimmen. Dies gewährleistet nach Auffassung der Bundesregierung aber nur § 49b Satz 2 LuftVG-E in der Fassung des Regierungsentwurfs, der zur Erleichterung der Rechtsanwendung mit dem Abstellen auf den Zeitpunkt der die Tatsacheninstanz abschließenden Entscheidung sogleich die nach deutschem Recht gebotene Auslegung des Artikels 23 Abs. 1 Satz 2 des Montrealer Übereinkommens in den Gesetzeswortlaut übernimmt. Der Änderungsvorschlag des Bundesrates hingegen, der für die Umrechnung auf den Zeitpunkt der Revisionsentscheidung abstellt, läuft Grundsätzen des deutschen Prozessrechts zuwider.

Das Berufungsgericht kann auf entsprechenden Vortrag der klagenden Partei seinem Tenor den aktuellen Euro-Wert des Sonderziehungsrechts zugrunde legen. Tatsachen, die erst nach Schluss der erstinstanzlichen Verhandlung erstanden sind, können in das Berufungsverfahren gemäß § 531 Abs. 2 Nr. 3 ZPO eingeführt werden. In der Revisionsinstanz ist die Wertumrechung dagegen nicht mehr aktualisierbar. Kommt es zur Aufhebung des Urteils und Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht, besteht hierfür auch gar kein Bedarf, da eine weitere Tatsacheninstanz folgt. Wird die zugelassene Revision hingegen zurückgewiesen, erwächst der Tenor des Berufungsurteils mit der Umrechung nach dem seinerzeitigen Kurs in Rechtskraft, so dass nur auf den Zeitpunkt des Berufungsurteils abgestellt werden darf. Diese Erwägungen gelten entsprechend, wenn das Berufungsurteil erfolglos mit der Nichtzulassungsbeschwerde (§ 544 ZPO) angegriffen wird. Eine eigene Sachentscheidung des Revisionsgerichts (§ 563 Abs. 3 ZPO) kommt nur in den seltenen Fällen in Betracht, in denen eine Rechtsverletzung bei Anwendung des Gesetzes auf den festgestellten Sachverhalt vorliegt. Da es sich bei der Wertumrechung indes um eine Tatsachenfrage handelt, kann auch hier keine Neuberechnung des Umrechnungskurses im Zeitpunkt der Revisionsentscheidung erfolgen.

Zu Nummer 4 (Artikel 3 Abs. 3 – neu – [§ 431 Abs. 4 Satz 2, 3 HGB])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Nach der Euro-Verordnung II (Verordnung (EG) Nr. 974/98 des Rates vom 3. Mai 1998 über die Einführung des Euro) ist zwar eine Ersetzung der Bezugnahme auf Deutsche Mark durch die Bezugnahme auf Euro aus Rechtsgründen nicht erforderlich. Im Wege der Rechtsbereinigung erscheint die vorgeschlagene Änderung indes sinnvoll.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333